Die Komnickwerke in Elbing

- von Christa Mühleisen -

Eine Firmenbiographie in 9 Teilen:

1. Teil: Aufbau der Komnickwerke



Bild 1: "Die Komnickwerke" waren neben Schichau der größte industrielle Betrieb Ostdeutschlands. Ihr Gründer und Inhaber war Kommerzienrat Dr. Ing. eh. Franz Komnick.



Bild 2: Franz Komnick (1857-1938)

Die Komnicks sind eine alte Familie des Ordenslandes. Schon auf den alten Königsberger Stadtplänen des 17. Jahrhunderts ist auf dem Hinter-Rossgarten ein "Komnick-Krug" eingezeichnet. Im Kreise Heiligenbeil heißt ein Gut bei Zinten "Komnicken", und im Kreise Mohrungen findet sich auf der Karte ein "Komnick-See." Wie und wann die Vorfahren Franz Komnicks in die Weichselniederungen gekommen sind, ist nicht nachweisbar, aber es sind mindestens 250 Jahre her. Es sind jedenfalls ganze Generationen gewesen, die dort in der Gegend von Tiegenhof meistens das wichtige und ehrsame Schmiedehandwerk mit der üblichen kleinen Landwirtschaft betrieben haben.

Franz Komnick wurde am 27. November 1857 in dem westpreußischen Dorf Trappenfelde/Kreis Marienburg (Großes Werder) geboren. Seine Eltern waren der selbständige Huf- und Waffenschmiedemeister Friedrich Wilhelm Komnick, dem außer Werkstatt und Land auch noch eine Gastwirtschaft gehörte und Renate-Henriette geb. Kutzner. Seine Mutter entstammte einer Handwerkerfamilie. Ihr Vater war der Rad- und Stellmachermeister Georg Friedrich Kutzner aus Klein Lichtenau (Großes Werder) bei Danzig.

Der Vater Ferdinand Schichau's war Gelbgießermeister in Elbing, der Vater August Ventzki's Stellmachermeister in Schlobitten - alle drei entstammten demnach guten Handwerkskreisen und bekamen als traditionelles Erbe des Vaterhauses die Wertschätzung solider und tüchtiger Handarbeit mit. Aber noch etwas anderes war nach dem Bericht vieler Zeitgenossen an Friedrich Wilhelm Komnick auffallend: er galt nicht als Schmiedemeister schlechthin, sondern war ein sehr kluger und sehr gerecht denkender und "wissender" Mann, von dem sich die Bauern ringsumher Rat holten. Und was für einen Dorfhandwerker der damaligen Zeit ganz besonders auffallend war: er besaß eine große Anzahl wertvoller Bücher, vor allem Geschichtswerke. Dieses Streben nach Bildung mag der Atmosphäre, in der Franz Komnick aufwuchs, von vornherein etwas Besonderes gegeben haben.

Der alten Überlieferung seiner Familie folgend, erlernte Franz Komnick nach Beendigung der Schulzeit das Schmiedehandwerk, das gerade in jenen Jahren einen recht guten Boden hatte. Es war die Zeit, in der die alten Holzpflüge mit Eisenscharen in der ganzen Niederung durch die reinen Eisenpflüge verdrängt wurden. Weil diese Pflüge meist in der Dorfschmiede gebaut wurden, so hatte eine Reihe tüchtiger Schmiedemeister ihr schönes Auskommen. Nach der Lehrzeit ging Franz Komnick für 9 Jahre als Geselle auf Wanderschaft. Seine verschiedenen Arbeitsstationen waren u. a. die "Hannoversche Maschinenbau - Aktiengesellschaft, vorm. Georg Eggestorff " in Hannover-Linden (später Hanomag). Dort arbeitete er auch am Bau von großen stationären Dampfmaschinen mit. In Düsseldorf lernte er bei der Lokomotivenfabrik "Hohenzollern

Aktiengesellschaft" den Lokomotivbau gründlich kennen. Weitere große Firmen, bei denen er arbeitete, waren die Lokomotivenfabrik "Borsig" in Berlin und die dortige Maschinenfabrik, die "Aktiengesellschaft H. F. Eckert", bei der er sich im landwirtschaftlichen Maschinenfach ausbildete. Berufsbegleitend besuchte er Abendkurse für Maschinenbau.

Im Alter von 26 Jahren kehrte Franz Komnick in die Heimat zurück und machte sich als Schmiedemeister selbständig, in dem er mit 3 Gesellen und 2 Lehrlingen im Kreis Marienburg in dem Landstädtchen Ladekopp bei Neuteich (Großes Werder) eine kleine Maschinenwerkstatt in gemieteten Räumen errichtete. Auch dieser frühe Drang zur Selbständigkeit ist bei zukünftigen Industriepionieren bemerkenswert: Ferdinand Schichau hatte dereinst ebenfalls in jungen Jahren einen eigenen Betrieb gegründet, und August Ventzki machte sich mit 27 Jahren selbständig.

Der junge Schmiedemeister fand auch bald eine Lebensgefährtin in seiner um sechs Jahre jüngeren Verwandten Emma Pohlmann, deren Vater gleichfalls Schmiedemeister war. Am 13. Mai 1884 war die Hochzeit; ihr folgten 54 Jahre einer sehr harmonischen Ehe, in der sich die beiden Ehepartner in vorbildlicher Kameradschaft auf das glücklichste ergänzten.

Zum ersten Male machte Franz Komnick im Jahre 1888 von sich reden. Der Palmsonntag dieses Jahres brachte den Weichsel- und Nogat-Niederungen durch den Bruch der Dämme eine derart schwere Hochwasserkatastrophe, wie sie seit langen Zeiten nicht erlebt worden war. Bis an den Fuß der Elbinger Höhe spülten die Wassermassen. Das hohe Wasser in den Straßen von Marienburg, die Züge der flüchtenden Bewohner aus den Dörfern und die Kähne inmitten der Stadt gehören zu den frühesten Kindheitserinnerungen von Walter Grosse, der darüber berichtet hat. Diese Katastrophe gab dem Ladekopper Schmied Gelegenheit, zum ersten Mal sein Können und Wissen in der Öffentlichkeit unter Beweis zu stellen. Er konstruierte eine verhältnismäßig leicht zu bauende und zugleich sehr leistungsfähige Kreiselpumpe zum Ausschöpfen des Wassers aus den überfluteten, wertvollen Kulturflächen.

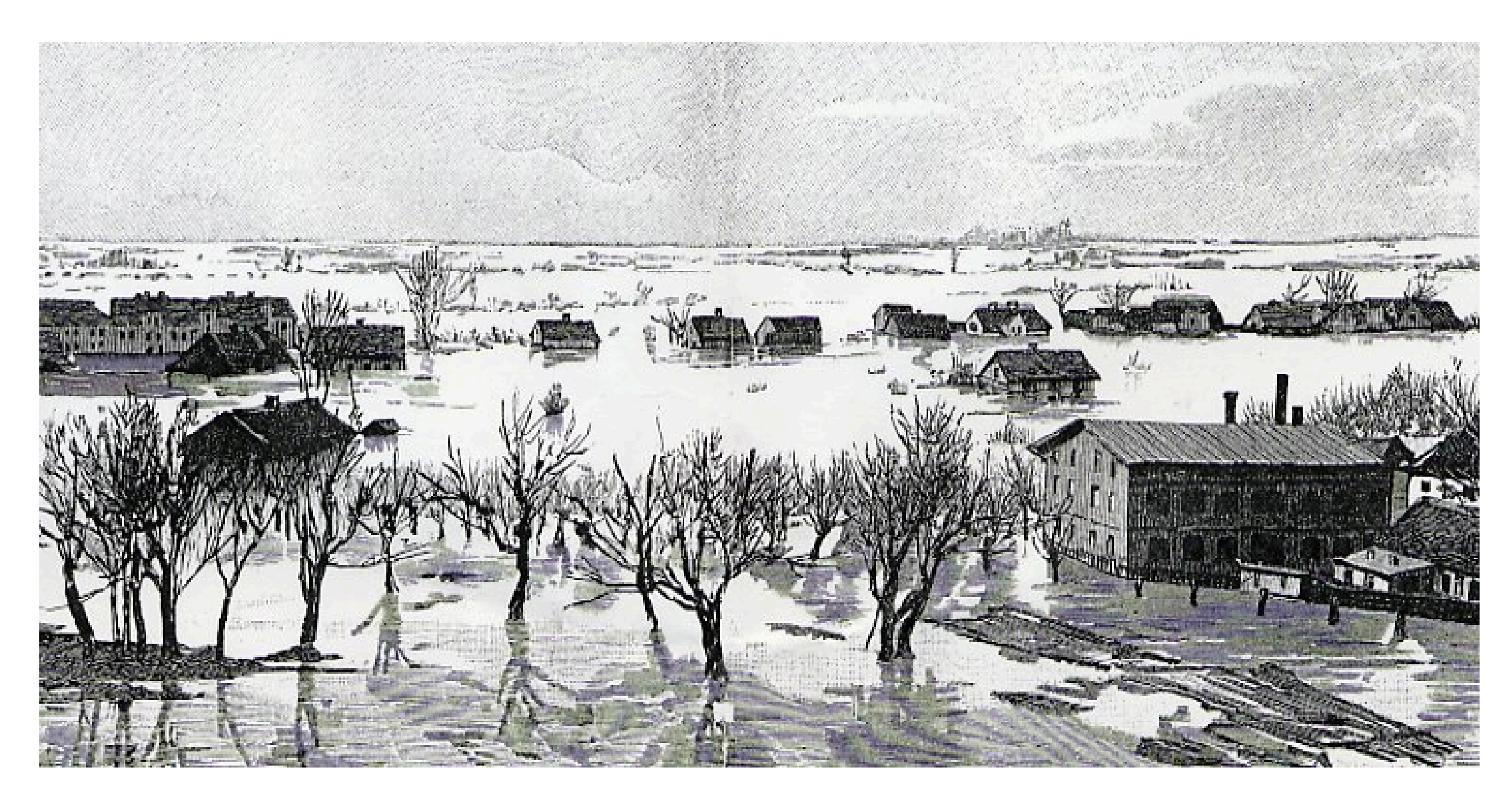


Bild 3: "Aus den Tagen der Wassersnoth"

Dieser Holzstich nach einer Zeichnung von O. Gerlach aus der Gartenlaube von 1888 zeigt das nordwestliche Überschwemmungsgebiet von Elbing.

Dadurch wurde die damalige königliche Regierung zu Danzig auf ihn aufmerksam, denn das Schöpfwerk arbeitete gut und beförderte große Wassermengen aus dem überschwemmten Gebiet. Er erhielt den Auftrag, um die unter Wasser stehenden Landstriche wieder trocken zu legen, soviel Schöpfwerke fertig zu stellen, wie ihm dies mit seinen beschränkten Einrichtungen nur irgend möglich sei. Zwölf Wasserhebewerke wurden in jener Notzeit von ihm fertig gestellt und in den verschiedensten Teilen des überschwemmten Gebietes in Betrieb genommen. Damit wurde erreicht, daß die vielen Quadratmeilen des Überschwemmungsgebietes noch vor Eintritt der wärmeren Jahreszeit trocken gelegt und die Malariafiebergefahr beseitigt werden konnte.

Da die Schmiede in Ladekopp aber nicht mehr ausbaufähig war, sah sich Franz Komnick nach einem neuen

Wirkungskreis um. Er fand ihn 1890/91 gemeinsam mit einem Teilhaber in einer Maschinenreparaturwerkstatt in Neustadt bei Pinne in der Provinz Posen. Diesen Betrieb erweiterten sie bald um eine Eisengießerei. Sie bauten landwirtschaftliche Maschinen und Dampfkessel. Aus der Schmiede wurde schließlich eine kleine Fabrik mit 150 Mitarbeitern. Auch hier wurden die Wasserhebewerke, die sich Herr Komnick inzwischen hatte patentieren lassen, weiter gebaut, desgleichen Lokomobile, Dampfdreschmaschinen und nicht zuletzt große Dampfpflug - Apparate nach dem Zweimaschinensystem, bestehend aus je 2 großen 100 PS-Lokomotiven und den dazugehörigen Pfluggeräten.

Nach den drei in Ladekopp geborenen Söhnen Bruno, Erich und Otto erblickten in Neustadt die zwei Töchter Elise und Charlotte das Licht der Welt. Später kamen noch Sohn Hans (geb. 1901) und zwei weitere Töchter dazu. Eine der Töchter starb schon im frühesten Kindesalter.

Aber für dauernd vermochte auch Neustadt Franz Komnick nicht zu fesseln; auch hier war wohl industriell und kaufmännisch die Grenze des Möglichen erreicht worden, zumal statt der geplanten Vollbahn nur eine kleine Stichbahn gebaut wurde.

Nach 9-jähriger erfolgreicher Tätigkeit verkaufte er seine Fabrik, um sich an der Umwandlung der Fabrik des verstorbenen Herrn Rudolf Wermcke in eine Aktiengesellschaft zu beteiligen und die Leitung derselben unter der Firma "Ostdeutsche Maschinenfabrik vorm. R. Wermcke Heiligenbeil A.G." zu übernehmen. Unstimmigkeiten mit dem Aufsichtsrat veranlassten ihn, aber nach einem einjährigen Intermezzo dort auszuscheiden. Dann ergriff Franz Komnick die Gelegenheit, als die "Hotopsche Maschinenfabrik" in Elbing 1898 zum Verkauf stand, diese zu erwerben. Hotop beschäftigte bei der Übernahme durch Komnick 40 Mitarbeiter.

Die Übernahme der Fabrik fiel in eine wirtschaftlich sehr günstige Zeit. Es waren die Jahre der höchsten Blüte des Deutschen Reiches. Handel und Wandel erlebten einen Aufstieg, den niemand erwartet hatte. Unter der tatkräftigen neuen Leitung nahm die Maschinenfabrik "F. Komnick, vormals Hotop," sehr bald einen starken Aufschwung. Neben den Bedarf der Provinz, wie Dreschmaschinen, Häckselmaschinen, Schrotmühlen, usw. trat die Fabrikation von Dampfkesseln.

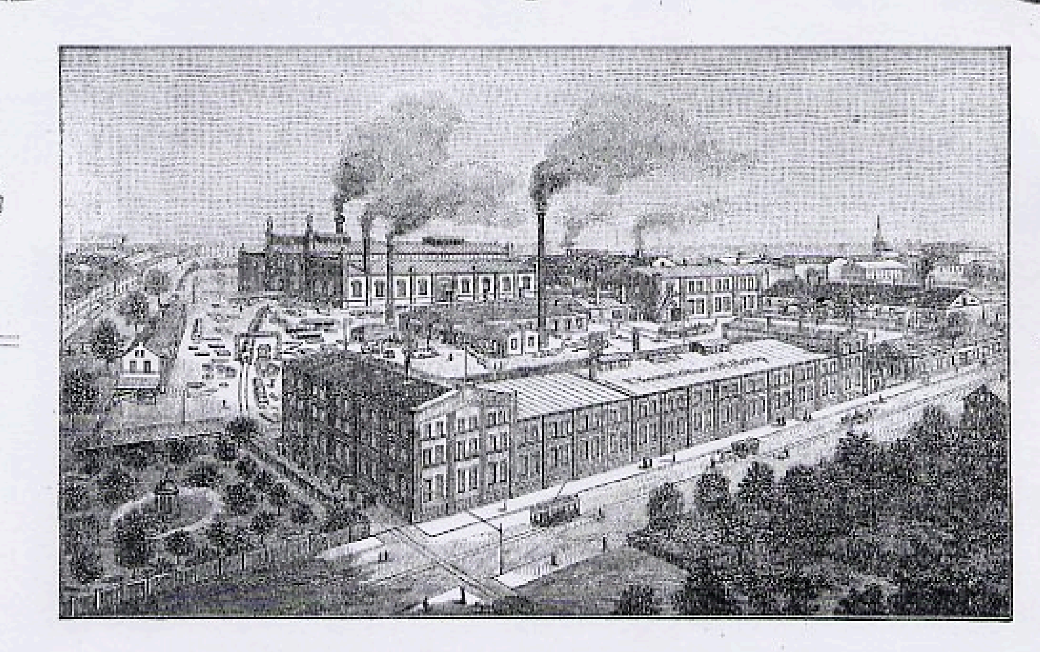
Für die Elbinger, Marienburger und Danziger Niederung wurde eine ganze Anzahl neuzeitlicher und sehr leistungsfähiger Entwässerungsanlagen mit starken Zentrifugalpumpen und Dampfmaschinenantrieb gebaut, die allmählich die alten Windmühlen-Schöpfwerke ersetzten. Ebenso arbeiteten große Pumpwerke mit bei der Entwässerung der Haffkampen, beispielsweise in Cadinen.

Fortsetzung folgt unten.

-

Elbinger Maschinenfabrik F. Komnick, Elbing.

Maschinenbauanstalt, Eisengiesserei u. Dampfkesselfabrik.



Specialität:

Die neue

Universal-Walzenschrotmühle „Germania“

hat sich gegenüber allen anderen Konstruktionen, besonders aber im Vergleich mit Scheiben- oder Steinmühlen unstreitig als

„die beste der Welt“

erwiesen.

Die Universal-Walzenschrotmühle „Germania“ braucht im Verhältnis zu ihrer **grossen Leistungsfähigkeit** gegenüber den meisten anderen Mühlen

die halbe Betriebskraft.

Sie liefert nicht nur Futterschrot in beliebiger Feinheit, sondern auch vorzügliches, backfähiges Schlichtschrot. Durch Auswechseln von 2 Rädern kann die Mühle auch als Quetschmühle eingerichtet werden.

Die „Germania“ hat **glasharte nachschärfbare Stahlwalzen,** welche erst nach längerer Arbeitszeit wieder nachgeschärft bezw. neu geriffelt werden.

Die Germania ist das Jdeal des Landwirtes!

Was die Universal-Walzenschrotmühle „Germania“ für den **praktischen Landwirt** bedeutet, sagen die vielen Gutachten aus der Praxis, von denen nachstehend einige zum Abdruck gebracht sind.

Preise, Angespanne und Leistungen auf Seite 4.

OTTO SIEDE, ELBING.

Bild 4: Reklame von 1902

Teile Ihnen ergebenst mit, dass ich die von Ihnen bezogene Schrotmühle No. 4 fest behalten werde.

Ich liess dieselbe einen halben Tag arbeiten, machte Haferschrot und Schlichtmehl und schaffte pro Stunde 24 Ctr. Schrot. Ich bin mit der Leistung der Mühle **sehr zufrieden.**

Puschkeiten bei Domnau (Kreis Friedland O.-Pr.), den 1. Dezember 1902.

C. Brauer, Rittergutsbesitzer.

Hierdurch benachrichtige ich Sie ergebenst, dass ich mit der von Ihnen gekauften Universal-Walzen-Schrotmühle No. 4 **sehr zufrieden** bin.

Die Maschine arbeitet nach jeder Richtung hin **gut,** und kann ich dieselbe meinen Herren Berufsgenossen sehr empfehlen.

Dom. Adl. Gallgarben bei Liska-Schaaken O.-Pr., den 22. Dezember 1902.

Haack, Rittergutsbesitzer.

Die von Ihnen bezogene Universal-Walzen-Schrot- u. Quetschmühle No. 2 entspricht **allen Anforderungen;** sie geht leicht, leistet viel beim Schroten sowie Quetschen sämtlicher Getreidearten, und man erzielt ein stets weiches, kaltes Schrot, welches seinen ganzen Nährwert beim Aufspeichern behält.

Die Mühle ist auch **sehr kräftig gebaut,** und werden die Stahlwalzen, welche immer wieder aufzuriffeln sind, sehr lange aushalten, denn es ist, obgleich ich die Mühle schon tüchtig benutzte, noch keine Abnutzung der Riffelung zu verspüren.

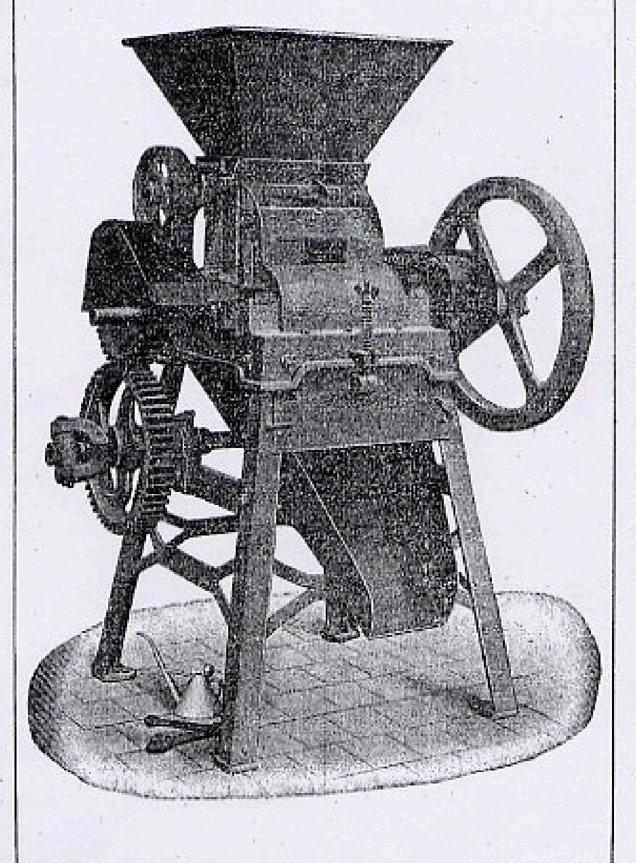
Fürstenau (Kreis Elbing), 1. Dezember 1902.

Pauls.

Mit der von Ihnen bezogenen Universal-Walzen-Schrot-Mühle No. 3 bin ich **sehr zufrieden.** Dieselbe ist **sehr stabil gebaut** und geht bei verhältnismässig grosser Leistung leicht. Ich habe bei guter Bespannung pr. Stunde über 6 Ctr. Gerste geschrotet, wobei es die Pferde durchaus nicht schwer hatten. Hervorzuheben ist noch, dass das Schrot vorzüglich ist und bei längerem Liegen nicht verdirbt. Ich kann die Maschine nur jedem Landwirt empfehlen.

Tenkitten Ostpr. d. 19. Februar 1903.

Klehn, Gutsbesitzer.



Mit der von Ihnen im Juni d. Js. bezogenen Universal-Walzen-Schrot- und Quetschmühle bin ich **sehr zufrieden,** denn dieselbe liefert ein weiches, gesundes Schrot und hat einen **sehr leichten, ruhigen Gang** bei **grosser Leistung.**

Ich kann dieselbe jedem Besitzer nur empfehlen.

Tiege bei Ladekopp i. Westpr., 4. März 02.

Wtw. Pauls.

Ich teile Ihnen hierdurch mit, dass die von Ihnen gekaufte Universal-Walzen-Schrot-Mühle No. 1 mich **ganz und gar befriedigt** hat. Die Mühle hat einen **sehr leichten, ruhigen Gang** und erspart mir sehr viel Zeit und Mühe.

Ueberaus vorzüglich muss der Stahl der Walzen sein, da sich trotz häufigen Gebrauchs der Mühle noch keine Abnutzung der Walzen bemerkbar macht.

Die Mühle ist sehr empfehlenswert für alle Besitzer.

Orlofferfeld bei Tiegenhof in Wpr., den 28. März 1903.

P. Schmidt.

Mit der von Ihnen bezogenen Walzen-Schrotmühle No. 2 bin ich vollkommen **zufrieden gestellt.**

Ellerwald I. Tr. bei Elbing, den 20. Februar 1903.

Jakob Friese jun.

Mit der von Ihnen bezogenen Schrotmühle No. 1 bin ich **sehr zufrieden,** denn dieselbe ist **kräftig gebaut** und hat einen **sehr leichten Gang.** Die Mühle wurde durch zwei leichte Pferde betrieben, und wurden die Pferde bei sehr genügender Leistung derselben garnicht angestrengt.

Die Anschaffung dieser Mühle empfehle ich jedem Besitzer.

Schoensee bei Schoeneberg a. Weichsel, 20. Februar 1903.

H. Quiring I, Besitzer.

Bestätige Ihnen hiermit, dass ich mit der im März d. J. von Ihnen bezogenen Universal-Walzenschrotmühle No. 1 ganz zufrieden bin. Die Mühle ist mit zwei mittelstarken Pferden gut zu betreiben, und das Schrot ist in jeder Hinsicht von guter Beschaffenheit, es ist weich und nicht erhitzt. Die Stahlwalzen lassen noch keine Abnutzung erkennen.

Ellerwald IV. Tr., den 30. November 1902.

Ed. Kroll, Besitzer.

Bild 5: Reklame von 1902

Fortsetzung von oben:

Bei der Lieferung von vollständigen maschinellen Anlagen zur Herstellung von Sandmauersteinen nahmen die Komnick-Werke eine führende Stellung ein. Der deutsche Chemiker und Zementtechniker Dr. Michaelis hatte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts festgestellt, dass Kalksandmörtel unter Einwirkung von hochgespanntem Dampf binnen weniger Stunden zu einem harten, natürlichem Sandstein ähnlichen Gebilde umgewandelt werden kann. Er nahm ein Patent auf diese Erfindung, wusste aber nichts rechtes damit anzufangen und ließ es wieder verfallen. Später tauchten noch einige andere Erfinder auf, die es versuchten, aus einer Kalksandmasse Mauersteine durch Einwirkung von Hitze herzustellen . Man kam aber über Laboratoriumsversuche nicht hinaus.

Erst Herrn Kommerzienrat Komnick gelang es, brauchbare Spezialmaschinen herzustellen und die Kalksandsteinindustrie lebensfähig zu gestalten.

Im Jahre 1898/99 wurde die erste Kalksandsteinfabrik in Königsberg in Preußen von ihm erbaut, die zugleich die erste in der Welt war, Kalksandsteine in einwandfreier Beschaffenheit fabrikmäßig herstellen zu können. Mit ihr ist der Sandstein-Ziegelindustrie der Weg zur Entwicklung geebnet worden. Franz Komnick baute selbsttätig arbeitende Drehtisch - Mauersteinpressen von hoher Leistungsfähigkeit. Das größte Modell vermochte 6000 bis 7000 Kalksandsteine in der Stunde zu erzeugen. Dazu kamen die sonstigen Maschinen für eine Kalksandsteinziegelei, z. B. Härtekessel bis zu 28 m Länge, deren Transport manchmal Schwierigkeiten machte, und Dampfmaschinen zum Antrieb der ganzen Anlage.

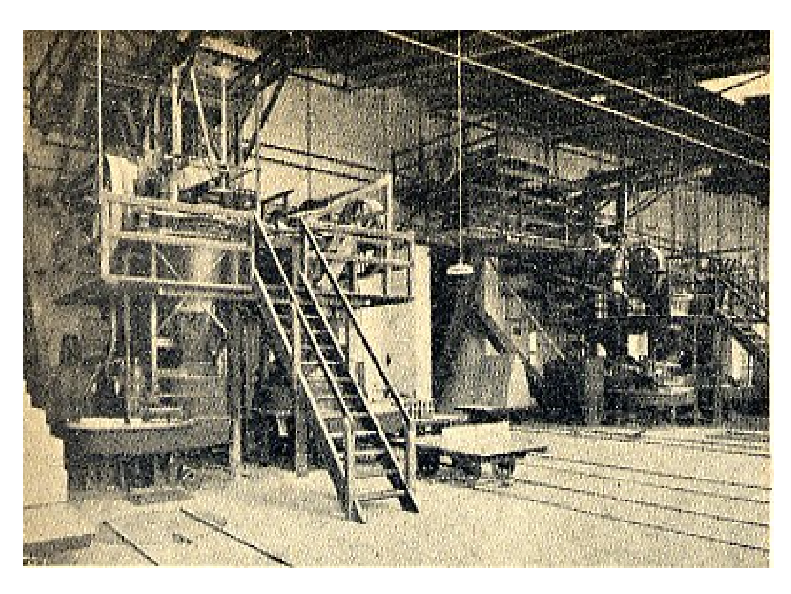


Bild 6: Innenansicht einer von Komnick erbauten Kalksandsteinfabrik mit vier Pressen und einer Tagesleistung von 160 000 Steinen.

Gerade der Bau vollständiger Einrichtungen für die Kalksandsteinwerke trug den Namen Komnick in alle Welt, während der Bau landwirtschaftlicher Maschinen mehr auf die heimatlichen Ostgebiete beschränkt blieb. Viele hundert Kalksandsteinfabriken sind in fast allen Ländern der Erde von der Firma Komnick errichtet worden.

Sie hatte vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs eine Gesamtproduktion von jährlich etwa zwei Milliarden Steinen und lieferte u. a. nach New York, Südafrika, Holland, England, Dänemark, Belgien, Griechenland, Russland und nach Ungarn, wo eine besonders große Anlage die gesamten Bausteine für den Bau eines großen Vorortes von Budapest herstellte.

Die Ausfuhr von Anlagen nach Russland war so umfangreich, dass man aus Zollersparnisgründen in Jekaterinoslaw eine eigene Kesselschmiede mit einer Belegschaft von mehr als 300 Mann einrichtete. Insgesamt sind von der Maschinenfabrik an die tausend Fabrikanlagen geliefert worden. Davon sind ein Viertel nach Russland und etwa die Hälfte nach dem übrigen europäischen Ausland und nach Übersee geliefert worden.

In der neuerrichteten Kesselschmiede wurden Dampfmaschinen und Dampfkessel in allen Größen und für den höchsten Dampfdruck hergestellt. Es entstanden bis zu 600 Zentner schwere Erhärtungskessel für die Fabrikation von Kalksandsteinen und Schlackensteinen. Außerdem wurden auch Lokomotivkessel für Staatsbahnlokomotiven hergestellt. Täglich verließen früher in Elbing Dampfkessel die Fabrik, um die Reise in die verschiedensten Weltteile anzutreten. Auch viele der alten, meist in Händen von Schweizern

befindlichen Käsereien des Werders, die sich um die Jahrhundertwende vergrößerten, bezogen ihre Dampfmaschinen und Kesselanlagen von der Firma Komnick.



Bild 7: Reklame von 1910

Ähnliche Pressen wie zur Herstellung von Kalksandsteinen wurden zur Formung von "Ternolit," aus Asbestschiefer, konstruiert, der für Dachbedeckungszwecke, zum Bekleiden von Außen- und Innenwänden, zur Herstellung von großen Luftschiffhallen und für viele andere Zwecke genutzt wurde und für die Erzeugung von Ziegeln aus Schlacken für Bauzwecke.

Nahezu alle großen Hütten- und Stahlwerke wie Krupp, August Thyssen, die Borsigwerke, Bochumer Verein, Gelsenkirchener Bergwerksunion usw. verwendeten Komnicks neue Pressen für die Schlacken-Brikettierung. Sie konnten hierbei ihre anfallenden Gießereiabfälle verwenden. Auch hierfür wurden die kompletten Fabrikanlagen geliefert.

Für die gesteigerte Produktion boten die alten Baulichkeiten aus der Hotopschen Zeit nicht mehr genügend Raum. Ein Grundstück nach dem anderen musste zwangsläufig in das Firmengelände mit einbezogen werden. So nahm schließlich die Fabrik mit den dazugehörigen Wohnhäusern für Arbeiter, Beamte und Angestellte, den Sanitäts- und Fürsorgeeinrichtungen, usw., mitten in der Stadt zwischen Bahnhofstraße und Neustädtischer Wallstraße ein ganzes Viertel ein.

Die Komnickwerke bestanden aus drei großen Fabrikunternehmungen:

1.) Die Maschinenfabrik mit großer Eisengießerei und Dampfkesselfabrik.

2.) Die 1906 erbaute Automobilfabrik, die außer PKW, LKW, Omnibusse, Motorpflüge und Kraftschlepper herstellte

3.) Die Dampfpflug- und Dampfpflug-Lokomotivenfabrik (= Dampfpflug-Lokomobile) auf dem ehemaligen Flugplatz.

Teil 2 oder Index

2.Teil: Die ersten Automobile (ab 1906)



AUTOMOBILFABRIK F. KOMNICK · ELBING

Elbing, den 12. 12. 1916.

Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung ist Elbing

Firma Friedr. Herder Abr. Sohn

Solingen

Ihr wertes Schreiben vom 7. d. Mts. kam in meinen Besitz und ich kann Ihre Ausführungen bezüglich der Lieferzeit für die Ihnen bestellten Teile nicht anerkennen.

Mein Herr R i e c k, der seiner Zeit mit Ihnen wegen der Lieferung der Teile persönlich verhandelte bestätigt mir ausdrücklich, dass Sie die Teile schon Mitte Februar 1917 ausgeliefert haben wollten. Nur unter dieser Voraussetzung konnte ich Ihnen den Auftrag erteilen. Hätten Sie mir damals gleich gesagt, dass Sie erst ab Mitte Februar 1917 einen Teil der Stücke liefern konnten, so wäre ich eben gezwungen gewesen, die Teile anderweitig unterzubringen. Heute ist dieses natürlich nicht mehr möglich, da inzwischen sehr viel Zeit verloren gegangen ist. Ich muss Sie also ersuchen, meine Ihnen in meinem Schreiben vom 5. d. Mts. angegebenen Liefertermine prompt einzuhalten, da ich andernfalls mit der Lafettenlieferung in Rückstand komme. Wenn Sie Ihre Lieferungsverpflichtungen heute nich einhalten können, so wird dies eben daran liegen, dass Sie nachher noch grosse Aufträge auf diese Stücke hereingenommen haben.

Bild 8: Firmenbrief von 1916



Bild 9: alte Ansichtskarte von 1916

-

Diese Karte wurde am 5.8.1916 gestempelt. Auf der linken Seite sieht man das Hotel de Berlin, daneben das Kaiserliche Postamt und auf der rechten Seite ist das Kaiser-Wilhelm-Denkmal zu sehen. Links vorne steht ein Auto der Firma Komnick.

1906 kaufte Franz Komnick von der ehemaligen Leinen-Industrie AG am Elbingfluss ein rund 100000 qm großes Industriegelände, um eine Automobilfabrik zu bauen. Die nächsten Automobilfabriken lagen 600 km von Elbing entfernt in Berlin und Stettin. Dies sollte bis 1945 so bleiben. Bereits 1907 wurden die ersten PKW gebaut und ab 1908 das Programm durch die Produktion eines Tragpfluges (auch Kraft- oder Motorpflug genannt) erweitert.

Der "Komnick-Wagen" war bis etwa 1915 unter den deutschen Fabrikaten der einzige, der wie der französische Renault den Kühler hinter dem Motor hatte. Komnick erreichte damit, neben einem besseren Zugang zum Motor, eine geringere Staubaufwirbelung durch den Kühlventilator. Außerdem konnte die Kühlerhaube schnittiger gestaltet werden, als dies bei damaligen Konkurrenzprodukten der Fall war. Die Wagen fanden auch gleich guten Absatz, vor allem in Königsberg, Danzig und Elbing. So waren z. B. auch die ersten Königsberger Autodroschken Elbinger Erzeugnisse.

Alle PKW hatten Reihenmotoren mit vier Zylindern und, zunächst noch mit Konuskupplung ausgerüstet, Vierganggetriebe. Die Kraft des Motors wurde über eine Kardanwelle auf die Hinterachse übertragen.

Schließlich hatten die umfangreichen Anlagen der Automobilfabrik die Errichtung einer Lokomotiv - Reparaturwerkstätte ermöglicht. Die erforderlichen Einrichtungen, wie schwere elektrische Laufkräne von 70 t Tragfähigkeit zum Heben und Transportieren der schwersten Lokomotiven und eine 20 m große Lokomotivdrehscheibe usw., waren vorhanden.

Bild 10: das erste Elbinger Auto

Großes Aufsehen erregte dieses Ungetüm, das im Jahre 1906 als erstes Elbinger Auto über holprige Landstraßen nach Königsberg schnaufte. Etwa drei Stunden Fahrzeit brauchte man damals für diesen luftigen Ausflug. Besitzer des Wagens war Herr Westenberge. Überall, wo das Gefährt auftauchte, wurde es als der Kraftwagen des deutschen Kronprinzen, der damals sehr häufig mit einem ähnlichen Fahrzeug nach Ostpreußen kam, umjubelt.



Bild 11: Werbeanzeige von 1908

Der Komnick-Wagen gewann bald Ansehen und Freunde. Aus Qualitätsgründen und um vom Verkehrsweg unabhängig zu sein, wurde möglichst alles selbst hergestellt. Ihre Zuverlässigkeit bewiesen sie zuerst auf den beiden vom Kaiserlichen Automobilklub veranstalteten Prinz-Heinrich- Fahrten 1907 und 1908. Der eine der drei Wagen mit dem 10/30-Vierzylinder-Motor wurde von dem ältesten Sohn, dem in Danzig studierenden Bruno Komnick gesteuert.

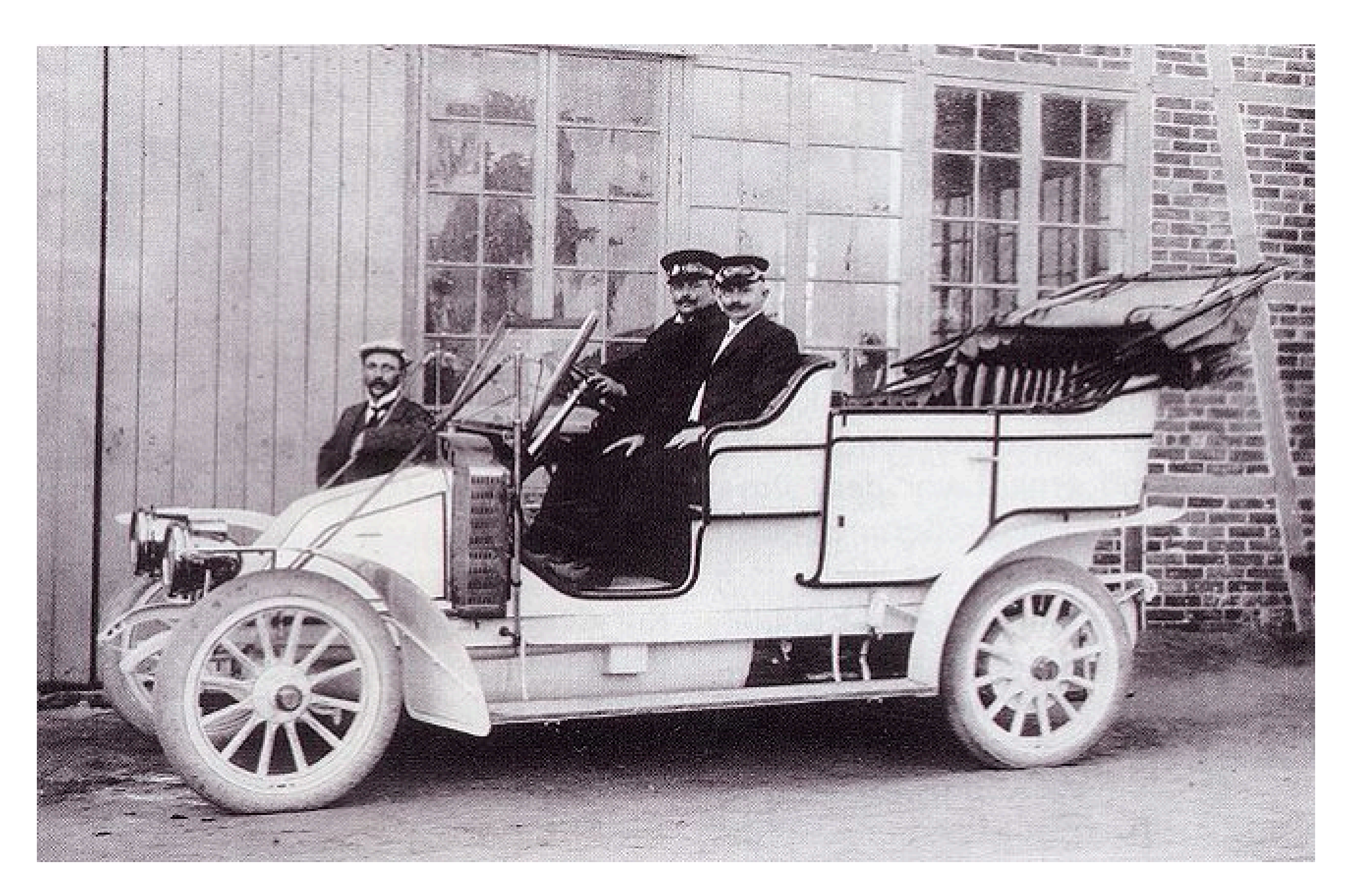


Bild 12: Ein Komnick 14/30 PS als Ausstellungsfahrzeug 1908

Diejenigen Söhne des Firmeninhabers, die ihrem Alter nach dazu in der Lage waren, durchbrausten bereits in den Anfangszeiten der väterlichen Autofabrikation die Stadt Elbing mit 30 oder 40 Stundenkilometern.

Besonders schlimm trieb es der Sohn Otto Komnick (Bild oben), der Rennfahrer und das "enfant terrible" der Familie Komnick. Einmal raste er mit seinem roten Flitzer (Roter Teufel genannt) im Vogelsang die Freitreppe hinauf, mitten ins Café hinein, so dass sich die Gäste mit einem Sprung in Sicherheit bringen mussten. Schließlich riss seinem Vater der Geduldsfaden und er warf Sohn Otto hinaus. Dieser wanderte dann vor dem Ersten Weltkrieg in die USA aus.

Im September 1910 fanden südlich von Elbing (bei Rogehnen) die großen Kaisermanöver statt. Mit der Anwesenheit des Kaisers in einer Provinz waren nach altem preußischem Brauch in der Regel Ehrungen bedeutender Männer des betreffenden Landesteiles verbunden, und so empfing Franz Komnick zu seiner großen Überraschung damals für seine Verdienste um die Industrialisierung des deutschen Ostens von Kaiser Wilhelm II. die Ernennung zum Kgl. Preußischen Kommerzienrat. 1908 war ihm schon der Kronen-Orden verliehen worden.

Wenige Tage nach der Ernennung zum Kgl. Pr. Kommerzienrat wurde ihm durch die Heirat seiner ältesten Tochter Elise die häusliche Würde eines Schwiegervaters zuteil. Bei dieser groß angelegten Festlichkeit trat am Polterabend eigentlich zum ersten Male das neu eingerichtete Wohnhaus auf dem Fischervorberg vor den zahlreichen Gästen in Erscheinung. An einem Fabrikfest am Tage nach der Hochzeit nahm die ganze Belegschaft von mehr als 2000 Mann mit ihren Familien teil.
Franz Komnick und seine Frau waren die aufmerksamsten Gastgeber, die man sich nur vorstellen konnte. Einige Persönlichkeiten, die im Hause Komnick verkehrten waren: die beiden Ärzte Dr. Neusitzer und Dr. Graffunder, Oberbürgermeister Dr. Merten, für dessen Berufung aus Posen sich Franz Komnick als Stadtverordneter sehr eingesetzt hatte, die Pfarrer der Kirche zu den Heiligen Drei Königen, Geheimrat von Etzdorff, der Verwalter des Kaiserlichen Gutes Cadinen, Direktor Björkegren von den Städtischen Werken, Medizinalrat Dr. Richter, Stadtforstrat Schroeder, seit 1912 Reichtagsabgeordneter, Direktor Maurenbrecher, der Leiter des Elbinger Stadttheaters, Syndikus Dr. v. Rüts und manche andere.

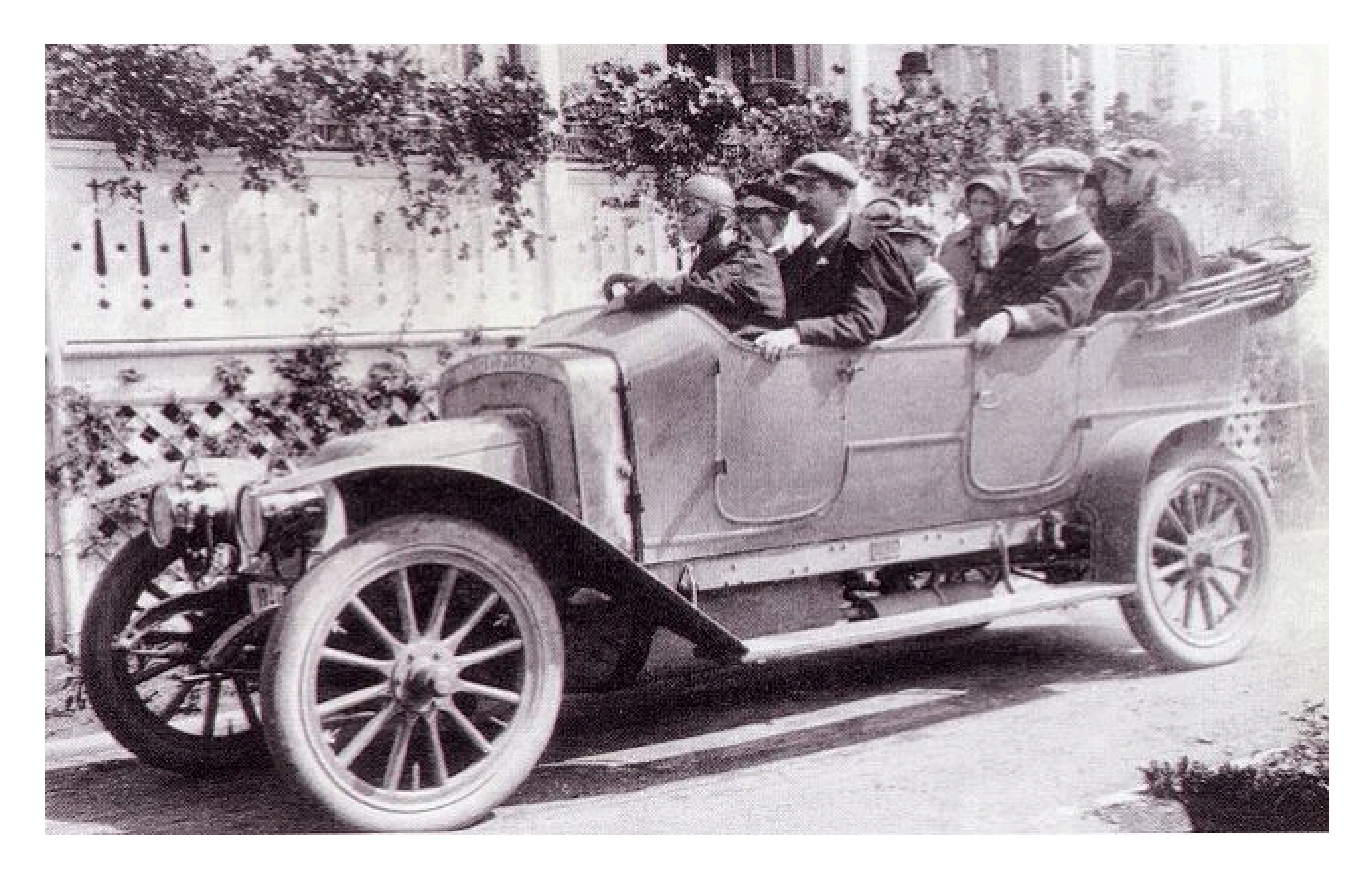


Bild 13: Mit 18 PS ließen sich um 1910 neun Personen bewegen

Die folgenden 5 Fotos wurden von Frau Ilse Güttler aus Hamburg zur Verfügung gestellt. Ihr Großvater Alfred Adolf Hitz (geb. 1874 in Elbing - gest. 1930 in Klein Wanzleben) machte eine Lehre bei der Firma Komnick. Nach der Heirat 1901 in Berlin und der Geburt der ersten Kinder gingen die Großeltern um 1908 nach Elbing zurück, weil der Großvater die Meisterprüfung machen wollte und das konnte er nur dort, wo er gelernt hatte. Alfred Adolf Hitz war als Werkmeister bei der Firma Komnick beschäftigt und nahm auch an verschiedenen Wettfahrten teil.

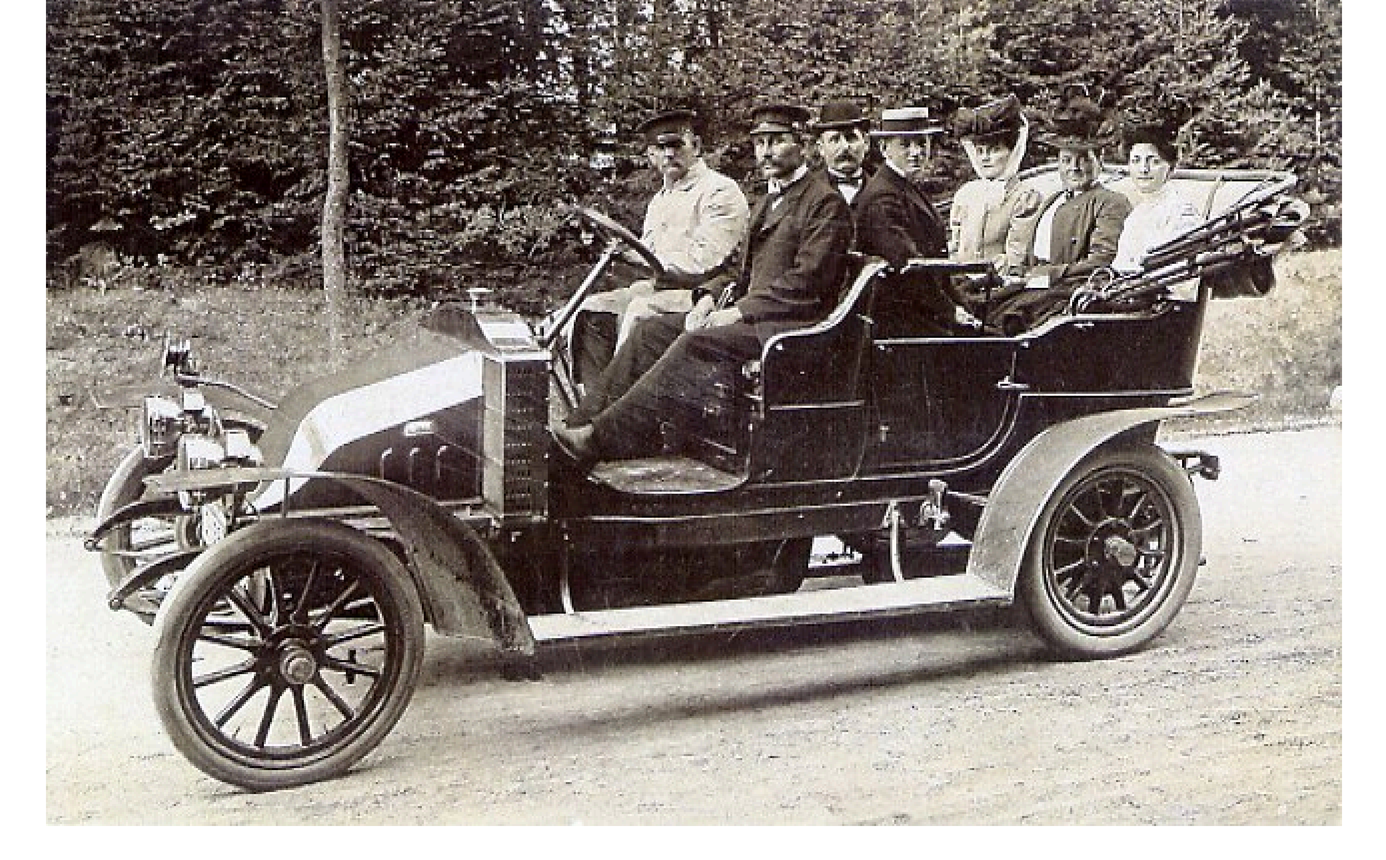


Bild 14: Bei dieser Ausflugsfahrt sitzt Werkmeister Alfred Adolf Hitz am Steuer

Bild 15

Auf dieser Foto-Karte schreibt Alfred Adolf Hitz an seine Mutter Louise Hitz geb. Hensel: "Schicke Dir eine Fotografie mit unserem Wagen am Start in Stettin. Neben mir Komnick junior. Bin gesund und munter in Hannover ohne Panne angekommen. Alfred." Hier müsste es sich um eine der 1907 oder 1908 vom Kaiserlichen Automobilklub veranstalteten Prinz-Heinrich-Fahrten handeln.

Bild 16: Rechts ist dasselbe Fahrzeug wie auf Bild 16 zu sehen.

Bild 17: Drei Komnick-Autos bei einer Wettfahrt 1909. Neben dem Fahrer sitzt Alfred Hitz.

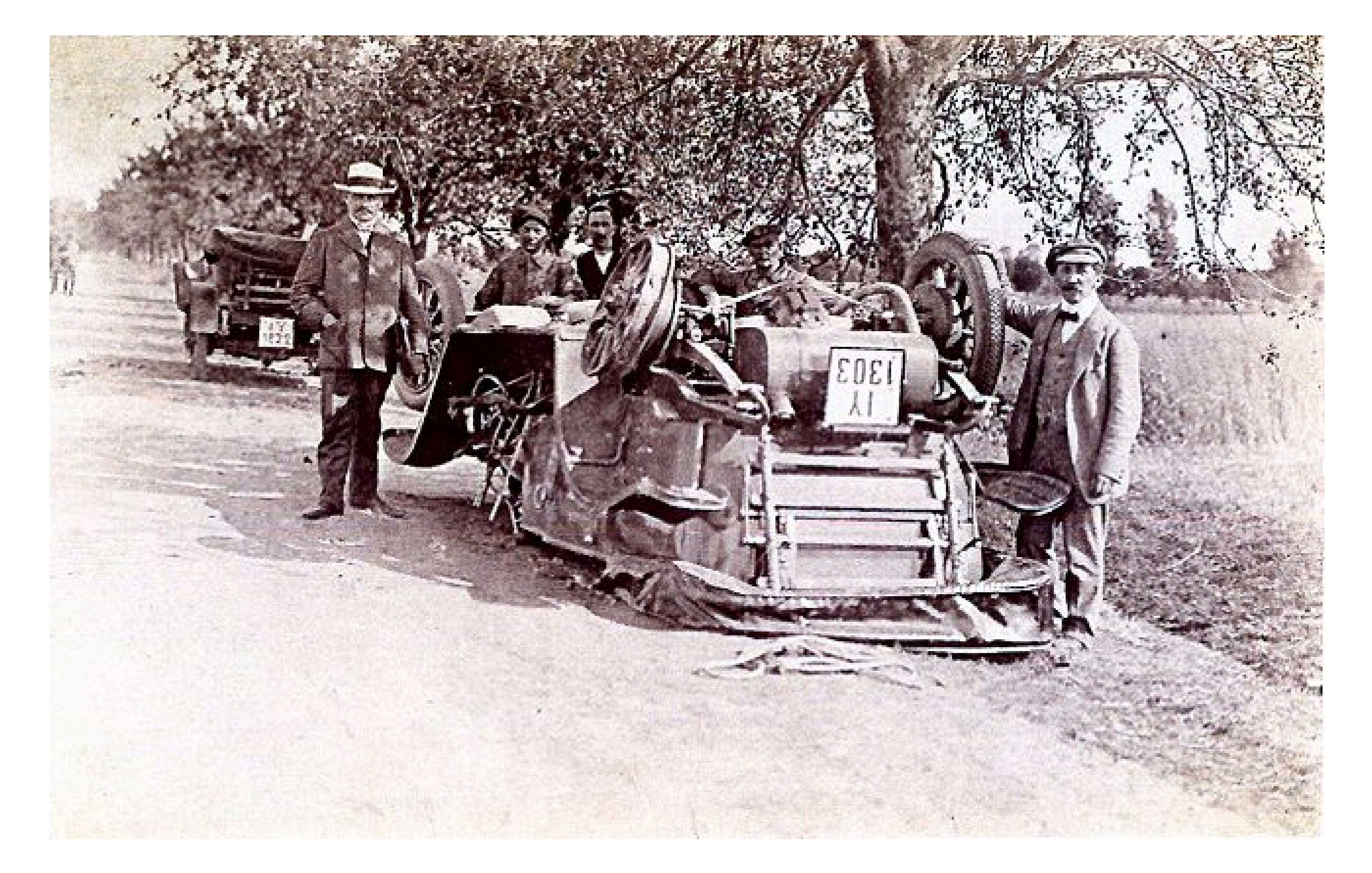
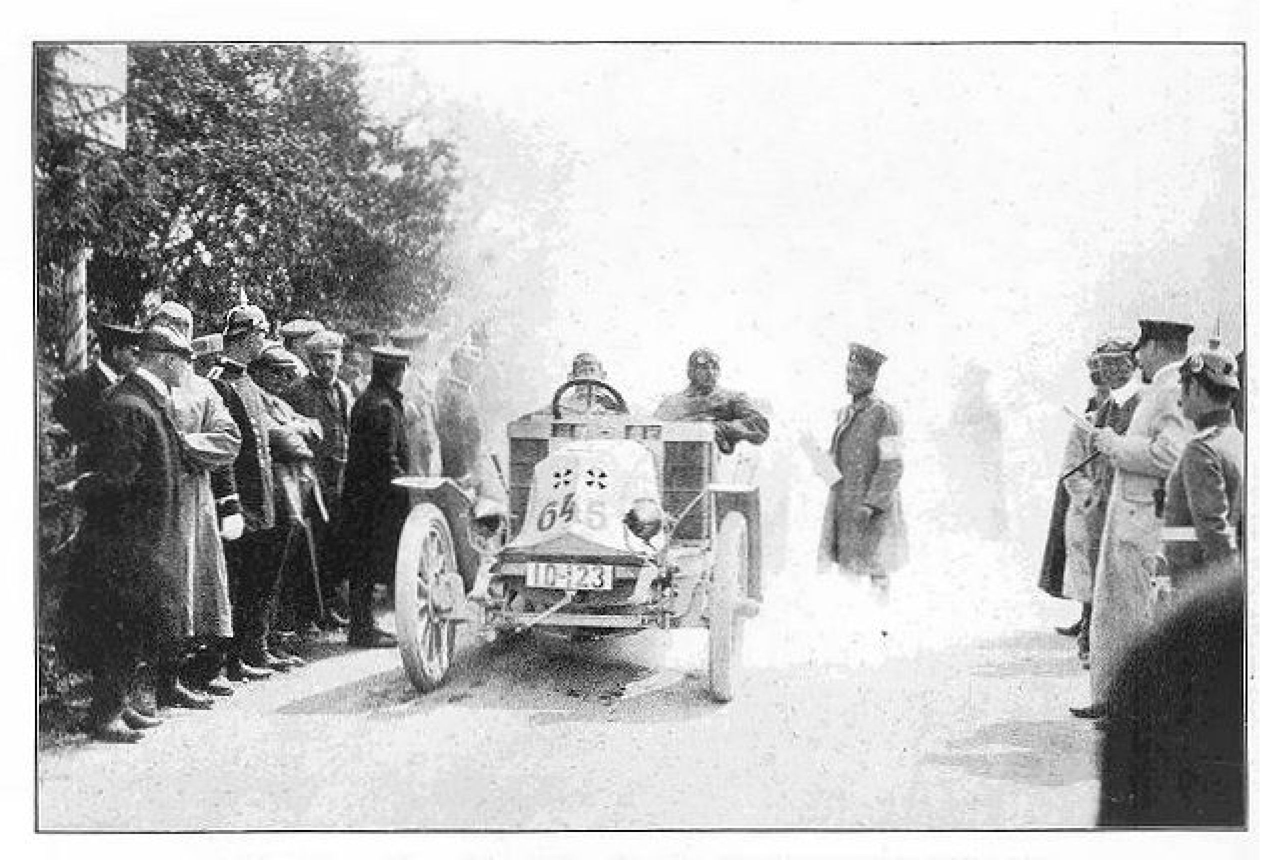


Bild 18: "Wahrscheinlich zu schnell gefahren"

Die folgenden Fotos (Nr. 19-21) entstanden bei der Prinz - Heinrich - Fahrt 1909. Sie wurden von Joachim Althaus zur Verfügung gestellt. Fahrer der drei teilnehmenden Komnick-Wagen waren Bruno Komnick (Startnummer 645), Ludwig Bahlsen (Startnummer 646) und Hans Rosenstein (Startnummer 647).

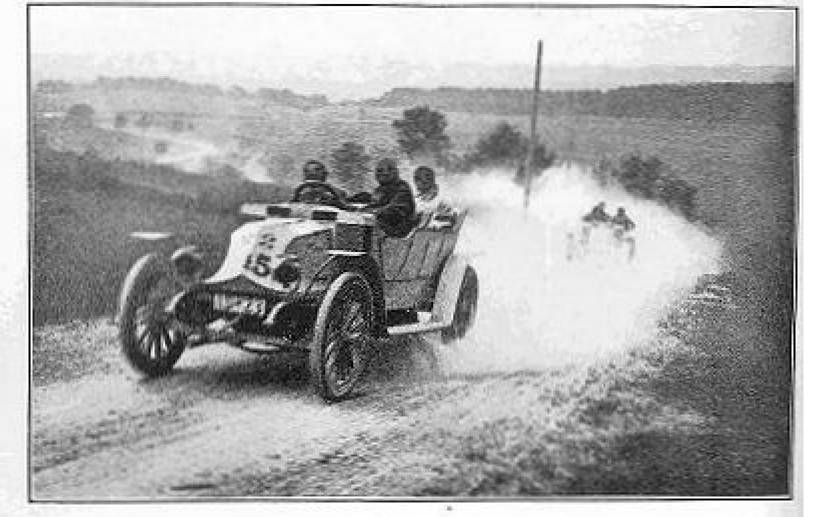


*Herr **Bruno Komnick** auf Komnick mit „**Continental-Gleitschutz**".*

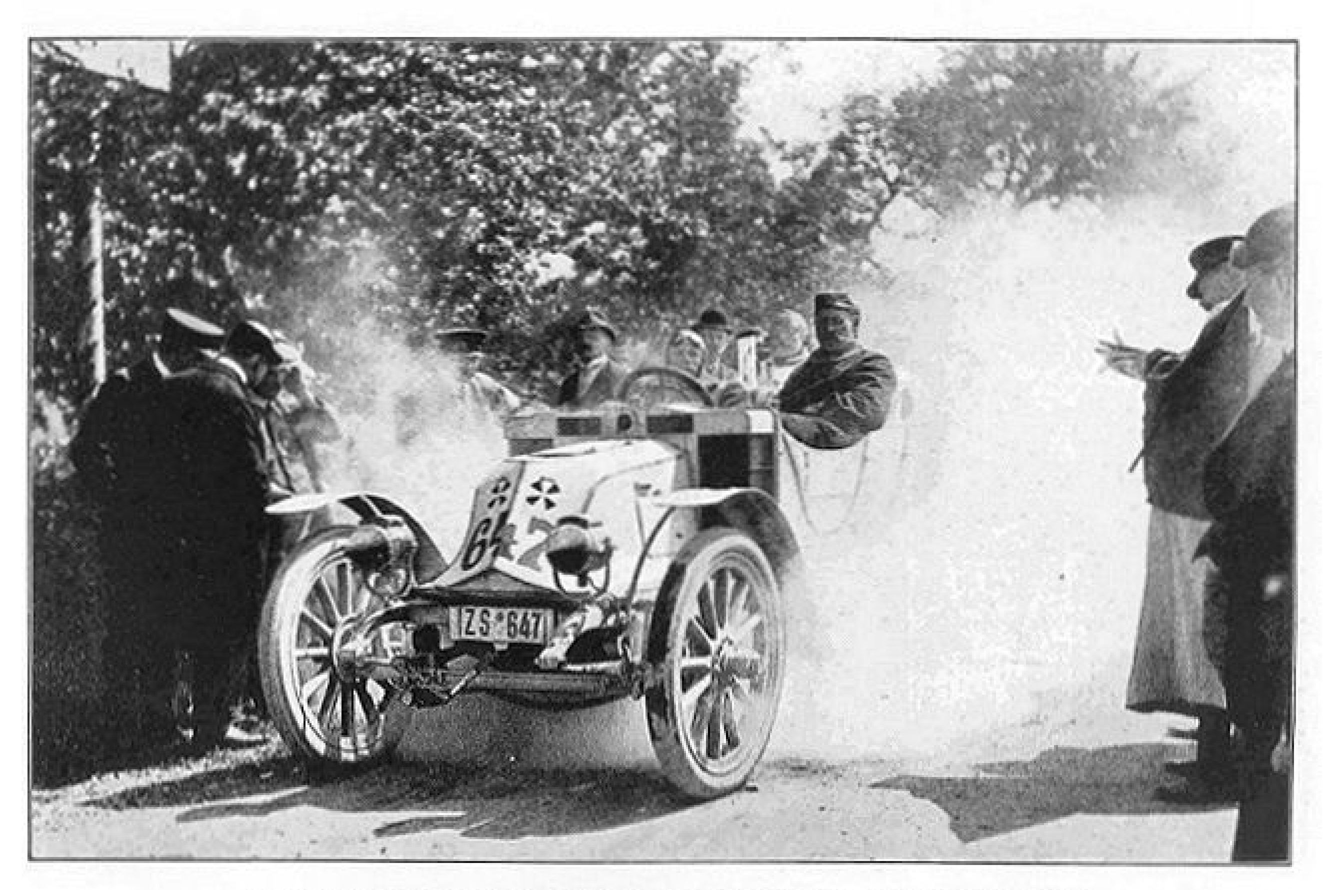
Es macht mir Vergnügen, Ihnen mitzuteilen, daß ich mit der von Ihnen gelieferten Garnitur Pneumatiks für meinen diesjährigen Prinz Heinrich-Wagen außerordentlich zufrieden gewesen bin. Die Reifen sind die ganze Strecke der Prinz Heinrich-Fahrt sowie die Tour von München nach Elbing ohne jeden Defekt gelaufen. Ich benutze auch sonst die Continental-Pneumatiks und habe noch nicht im geringsten darüber zu klagen gehabt.

Hochachtungsvoll

Elbing, den 31. August 1909. gez. B. KOMNICK, stud. rer. techn.



Im Staub des andern.



Herr ***Hans Rosenstein*** *auf Komnick mit* ***„Continental-Gleitschutz"***.

Ich besitze Ihr geehrtes Schreiben und erwidere Ihnen, daß es mir zum Vergnügen gereicht, Ihnen sagen zu können, daß ich mit Ihren Pneumatiks, welche ich bei der diesjährigen Prinz Heinrich-Fahrt benutzt habe, wiederum außerordentlich zufrieden war. Bei der Ankunft in München habe ich auf der ganzen Strecke weder einen Schlauchdefekt gehabt, noch fehlte in den Gleitschutzreifen eine einzige Niete . . . .

Hochachtungsvoll

Elbing, den 24. Juli 1909.

gez. H. ROSENSTEIN.

PRINZ HEINRICH-FAHRT 1909

3. Teil oder Index

3.Teil: Die ersten Automobile (bis 1913)

Das Jahr 1910 brachte die mit einer Schnelligkeitsprüfung verbundene Riga-Fahrt des Ostdeutschen - Automobilklubs und das nächste Jahr die große russische Kaiserpreisfahrt St. Petersburg - Sewastopol über mehrere tausend Kilometer quer durch das russische Reich mit seinen zum Teil recht schlechten Straßen. Auch hierbei schnitten die beiden 17/50 PS Komnick-Wagen, deren einer wiederum von Bruno Komnick gesteuert wurde, sehr gut ab.

Призъ С.-Петербургскаго Автомобиль Клуба.

Второй для командъ фирмъ,

присужденъ командѣ фирмы „Комникъ“,

состоявшей изъ:

г. Люке № 28 „Комникъ“, шины „Континенталь“, магнето „Бошъ“,
г. Комникъ № 29 „Комникъ“, шины „Континенталь“, магнето „Бошъ“.

Bild 22: Anzeige aus dem russischen Magazin "Automobilist" (Moskau) aus dem Jahre 1911 über die Preisvergabe nach der Kaiserpreisfahrt von Zar Nikolaus II. von 1911.

Deutsche Übersetzung der Anzeige:

Der Preis des St. Petersburger Automobilclubs. Zweiter Preis für die Mannschaften der Hersteller. Vergabe an die Mannschaft der Fa. Komnick.

Herr Lücke, Nr. 28. Komnick, Reifen Continental, Magneto Bosch.

Herr Komnick, Nr. 29. Komnick, Reifen Continental, Magneto Bosch".

Die nächsten drei Abbildungen sind einem Werbebuch der Fa. Continental entnommen, mit deren Reifen die Komnick-Wagen bei der Kaiserpreis-Fahrt 1911 ausgestattet waren. Sie wurden von Stanislav Kiriletz zur Verfügung gestellt.

Bild 23: 17/50 PS - Komnick bei der Fernfahrt "Petersburg - Sewastopol" im Jahre 1911

Hier ist der von Bruno Komnick gesteuerte Wagen im Schlamm in der Nähe der Stadt Kursk zu sehen.



Bild 24: 17/50 PS - Komnick bei der Fernfahrt "Petersburg - Sewastopol" im Jahre 1911

Das von Bruno Komnick gesteuerte Fahrzeug ist an der Startnummer 29 zu erkennen.

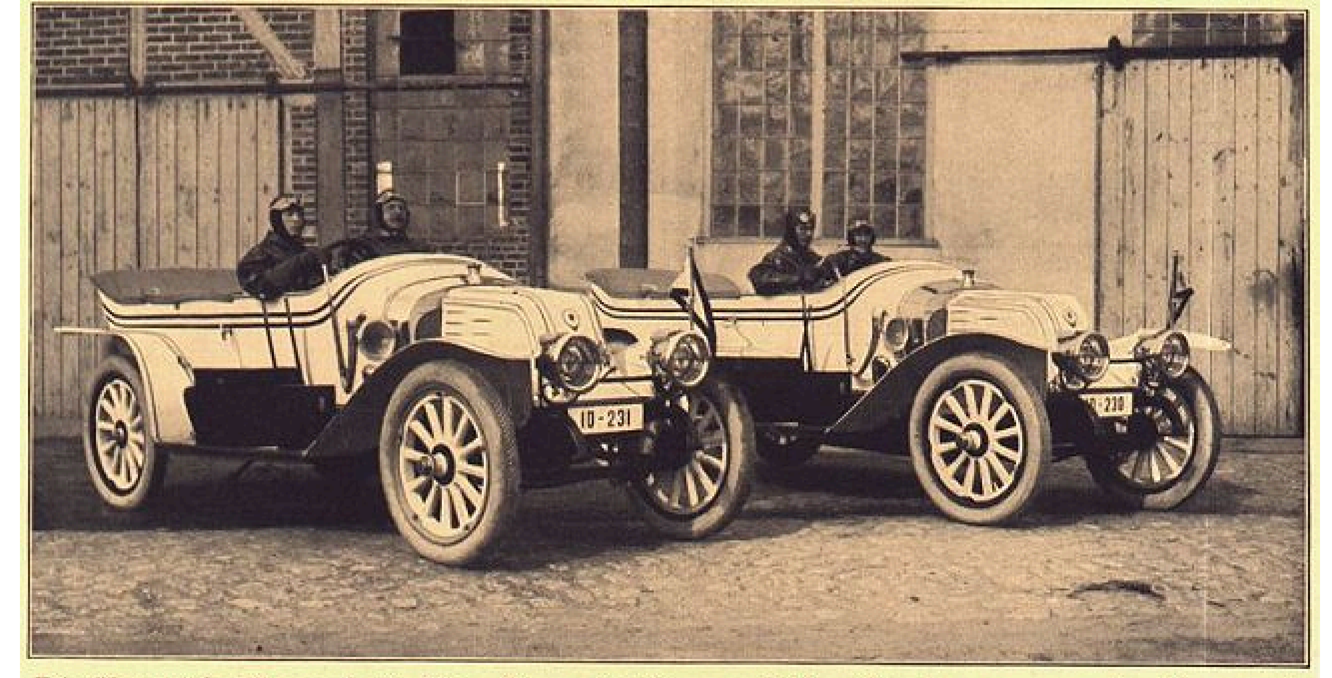


Bild 25: Die Sieger Bruno Komnick und Herr von Lucke

Franz Komnick konnte nach ihrer Rückkehr neben den sehr wertvollen Städtepreisen von **Riga und Reval** vor allem den offiziellen **Kaiserpreis** in Empfang nehmen, den die Wagen in ihrer Klasse errungen hatten. Noch einmal war der jungen Fabrik kurz vor dem Krieg ein großer Erfolg in Russland beschieden, und zwar auf der großen St. Petersburger Jubiläums-Ausstellung zu Ehren des 300jährigen Bestehens des Zarengeschlechtes Romanow. Als Franz Komnick mit seiner Gattin in der russischen Hauptstadt weilte, erlebte er die Genugtuung, dass seinem Motorpflug bei einer internationalen Leistungsprüfung die **Große Goldene Staatsmedaille** zuerkannt wurde.

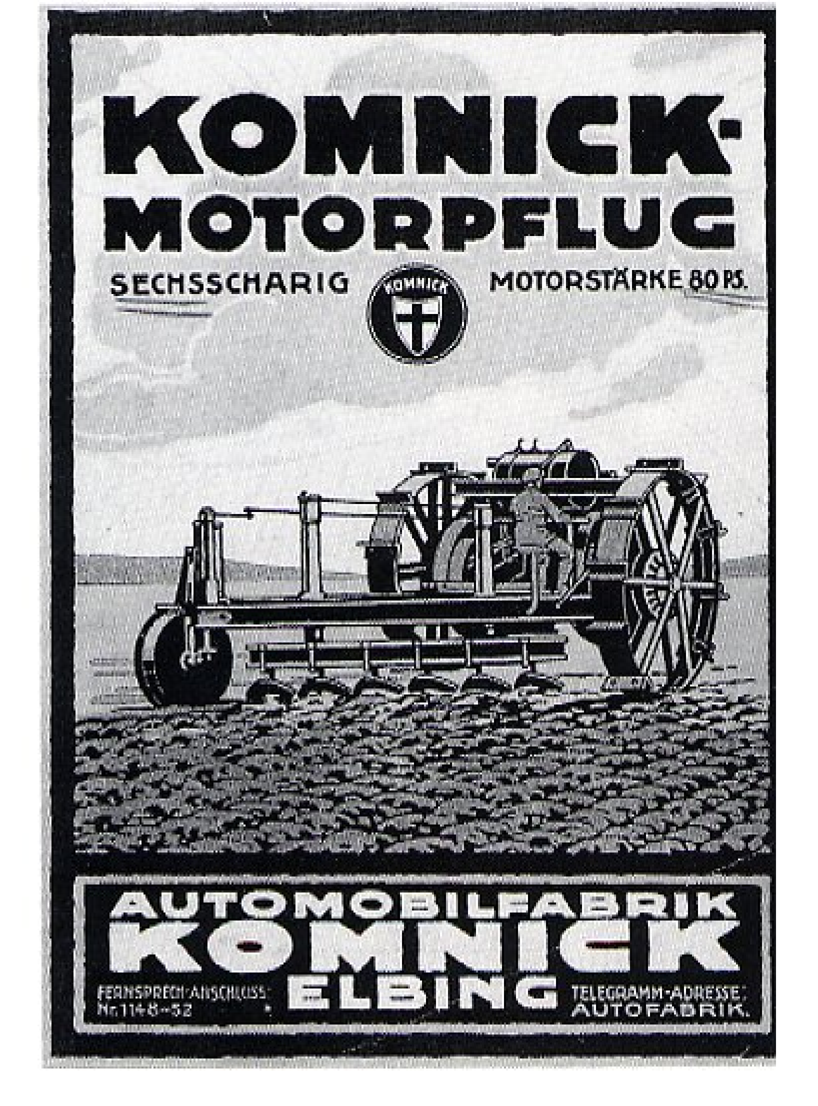


Bild 26: Komnick-Werbung für Motorpflüge

Die folgenden Bilder (Nr. 26-33) wurden von Stanislav Kiriletz zur Verfügung gestellt. Sie stammen von der zeitgenössischen russischen Presse aus den Jahren 1908 -1913.



Bild 27: Komnick 6-18 PS 1908 Cabrio S.P.B. (Phaeton)

Bild 28: Komnick 6-18 PS 1909 Landaulet S.P.B

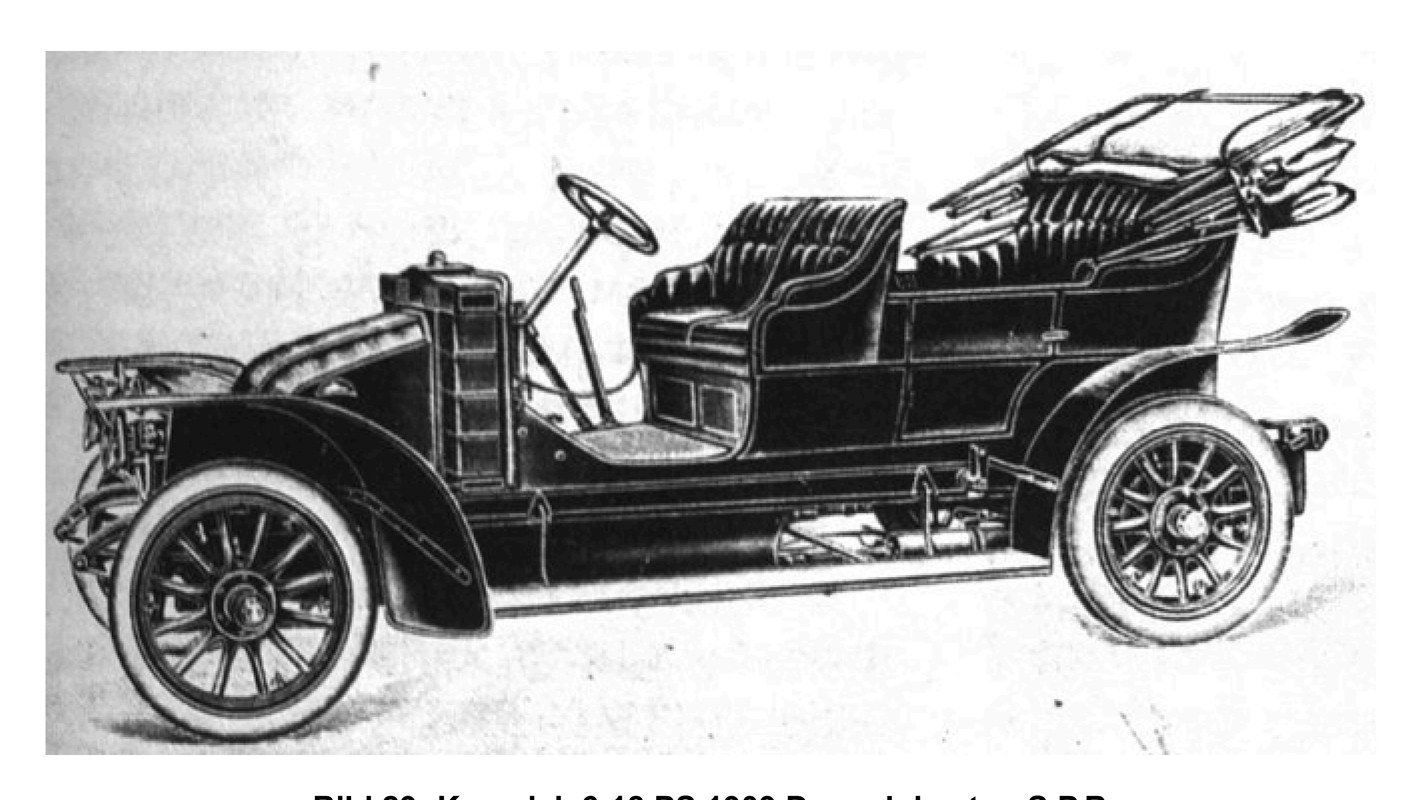


Bild 29: Komnick 6-18 PS 1909 Doppelphaeton S.P.B

Bild 30: Komnick 17-50 PS Kaiserpreis Reval 1912 - Fahrer Kienast

Dieses Bild zeigt den Zwischenstart in Reval (heute Tallin, Hauptstadt von Estland) während der Kaiserpreis-Fahrt 1912 (St. Petersburg - Reval - Riga - Warschau - Kiew - Moskau). Bei dieser Wettfahrt waren drei Komnick - Fahrzeuge am Start. Herr Kienast (Startnummer 11) gewann den Preis der Stadt Reval, Herr von Lucke (Startnummer 9) gewann den Preis der Stadt Riga und Herr Weiner (Startnummer 10) den Preis des Baltischen Automobilclubs.

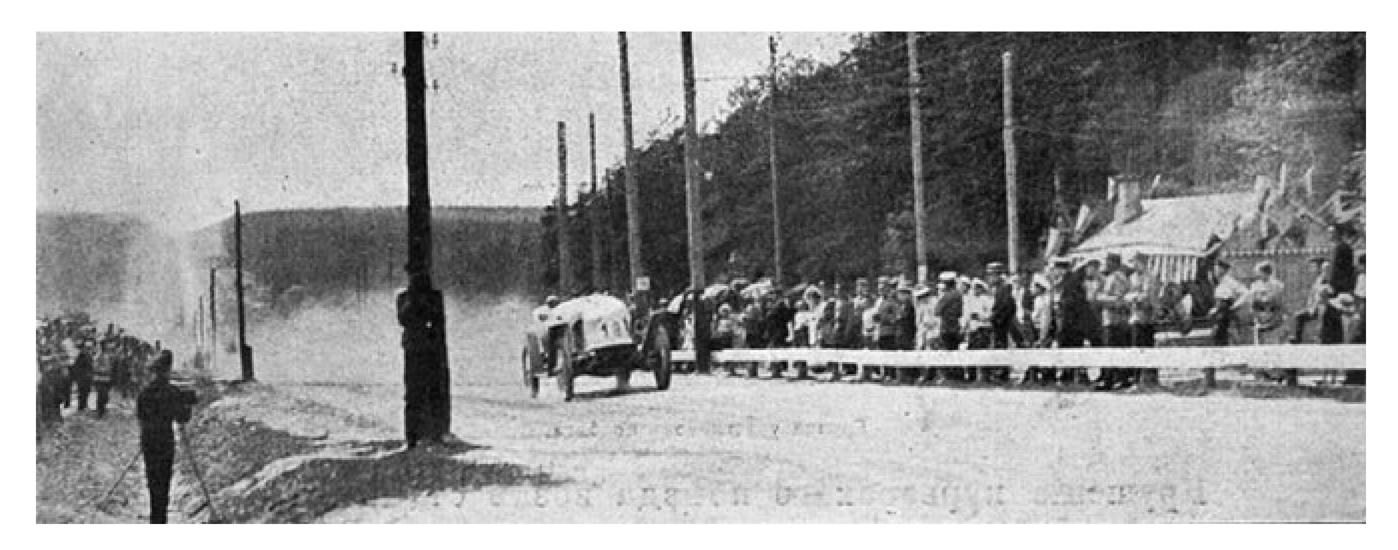


Bild 31: Komnick 17-50 PS - Kaiserpreis - Kiev 1912 - Fahrer Weiner

Fahrer Weiner (Startnummer 10) bei der Ankunft in Kiev bei der Kaiserpreisfahrt 1912



Bild 32: Komnick 17-50 - Kaiserpreis - Kiev 1912

Fahrer Weiner (Startnummer 10) bei der Ankunft in Kiev bei der Kaiserpreisfahrt 1912

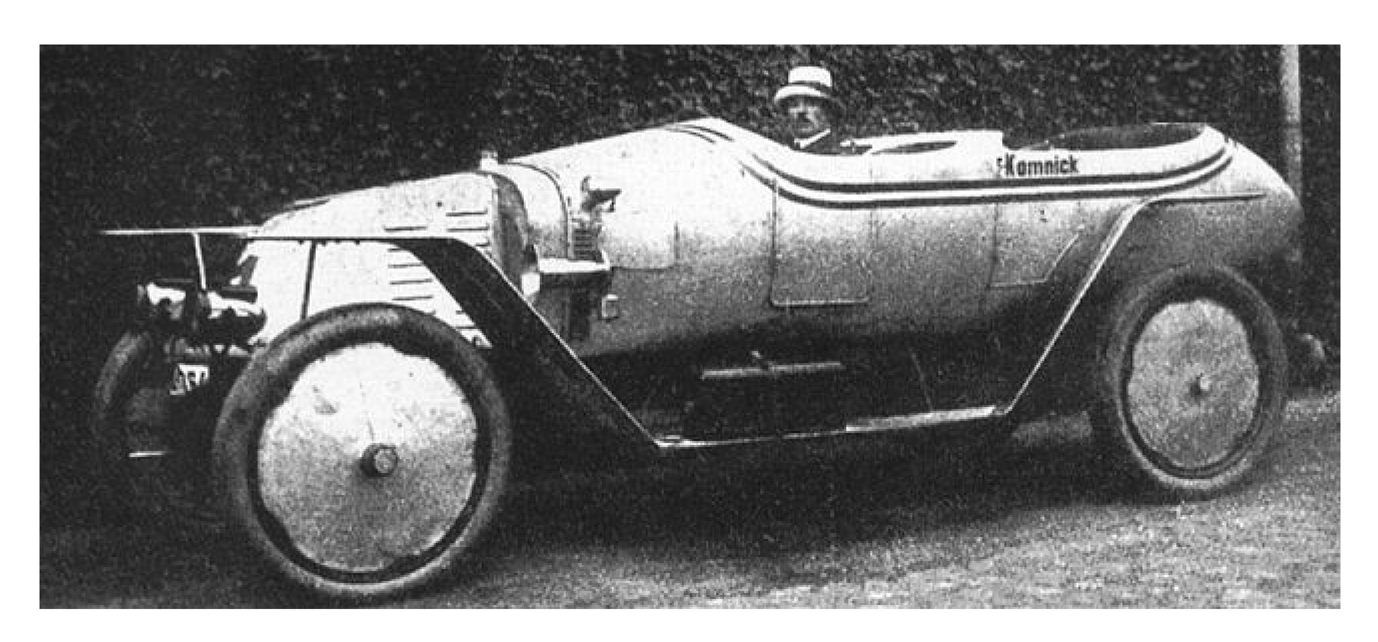


Bild 33: Komnick 17-50 PS - Kaiserpreis Moskau (1912) Fahrer Kienast

Fahrer Kienast beim Finish 1912 in Moskau



Bild 34: Komnick 22-60 PS Moskau - Jaroslawl 1913 R. Winkler



Bild 35: Eine Werbeanzeige vom Handelshaus "Nagant Garage" in St. Petersburg, dass neben belgischen "Nagant" Autos, auch die deutsche "Komnicks" verkaufte. Es steht da geschrieben "Automobile Nagant, Komnick. Eigene Fahrschule" 1913 (Sammlung Kiriletz).



Bild 36: Der "Clou" der IV. Internationalen Automobil-Ausstellung St. Petersburg 1913

Die nächsten vier Abbildungen (35-38) mit PKWs der Firma Komnick sind aus dem Katalog der IV. Internationalen Automobilausstellung in St. Petersburg (IV. Salon de Russe) von 1913. Sie wurden von Stanislav Kiriletz zur Verfügung gestellt.

Стандъ № 47.

F. Komnik. Automobilfabrik, Elbing.

Заводы Ф. Комника въ Эльбингѣ принадлежатъ къ числу крупныхъ заводовъ восточной Германіи и имѣютъ отдѣленія въ Берлинѣ, Будапештѣ, Данцигѣ и др. городахъ. Кромѣ автомобилей и кароссери заводы изготовляютъ моторные плуги, земледѣльческія машины - орудія, паровыя машины, котлы, двигатели внутренняго горѣнія и насосы.

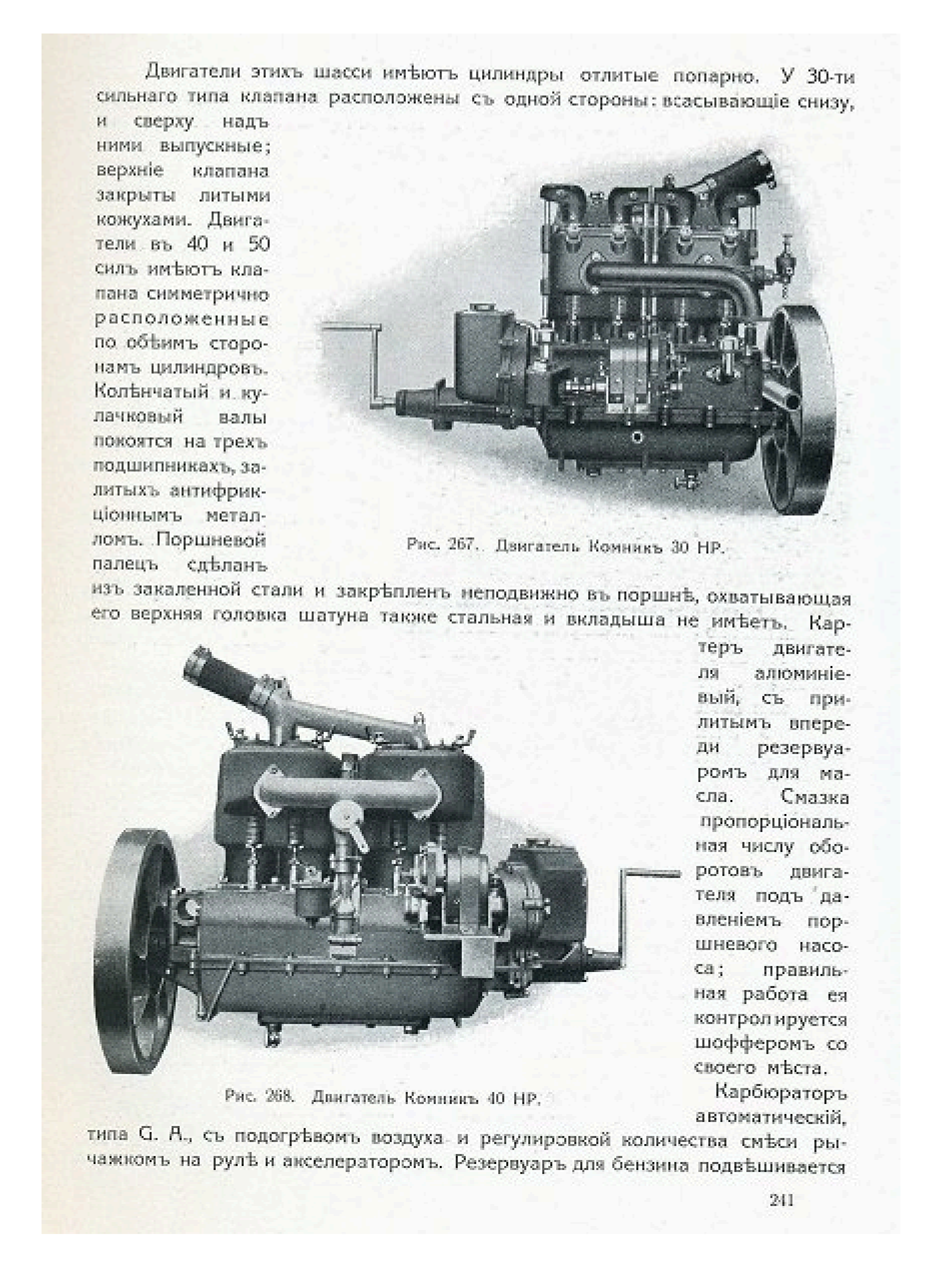
Въ 1913 году заводомъ выпускались слѣдующіе пять типовъ шасси:

18 HP — 4	цил.	70×100 мм.
30 HP — 4	„	80×130 „
40 HP — 4	„	90×140 „
50 HP — 4	„	100×140 „
65 HP — 4	„	105×160 „

240

Bild 37: Im russischen Katalog stehen ganz vorne in der Tabelle nur die tatsächlichen Leistungen der Motoren. Es sind alle 4-Zylinder. Sie wurden damals immer zusammen mit

sogenannten Steuern-PS angegeben. Die Steuern-PS wurden in Deutschland und in Russland mit verschiedenen Formeln berechnet. Da wurden Hubraum und Durchschnitt des Zylinders berücksichtigt, aber auch andere Faktoren.



Двигатели этихъ шасси имѣютъ цилиндры отлитые попарно. У 30-ти сильнаго типа клапана расположены съ одной стороны: всасывающіе снизу, и сверху надъ ними выпускные; верхніе клапана закрыты литыми кожухами. Двигатели въ 40 и 50 силъ имѣютъ клапана симметрично расположенные по обѣимъ сторонамъ цилиндровъ. Колѣнчатый и кулачковый валы покоятся на трехъ подшипникахъ, залитыхъ антифрикціоннымъ металломъ. Поршневой палецъ сдѣланъ изъ закаленной стали и закрѣпленъ неподвижно въ поршнѣ, охватывающая его верхняя головка шатуна также стальная и вкладыша не имѣетъ. Картеръ двигателя алюминіевый, съ прилитымъ впереди резервуаромъ для масла. Смазка пропорціональная числу оборотовъ двигателя подъ давленіемъ поршневого насоса; правильная работа ея контролируется шофферомъ со своего мѣста.

Рис. 267. Двигатель Комникъ 30 HP.

Рис. 268. Двигатель Комникъ 40 HP.

Карбюраторъ автоматическій, типа G. A., съ подогрѣвомъ воздуха и регулировкой количества смѣси рычажкомъ на рулѣ и акселераторомъ. Резервуаръ для бензина подвѣшивается

241

Bild 38: 30 und 40 PS-Motoren (Typ 16/30 und 16/40)

къ задней части рамы и бензинъ подается подъ давленіемъ отработавшихъ газовъ. Зажиганіе двойное — магнето Бошъ высокаго напряженія приводимаго въ дѣйствіе отъ зубчатокъ, съ регулировкой опереженія рычажкомъ на рулѣ, и аккумуляторами; магнето и карбюраторъ расположены съ одной стороны двигателя.

Характерной бросающейся въ глаза особенностью автомобилей Комникъ является совершенно скрытое помѣщеніе радіатора: онъ расположенъ позади двигателя, вполнѣ закрытъ кожухомъ и невидимъ снаружи. Необходимый для охлажденія потокъ воздуха создается сильнымъ вентиляторомъ, помѣщеннымъ въ маховикѣ. Преимущества такого устройства заводомъ указываются слѣдующія: покрышка совершенно надежно закрываетъ двигатель отъ пыли и сырости, тогда какъ при расположеніи радіатора спереди этого достигнуть не удается; большая доступность къ двигателю, разгрузка передней оси, удобное расположеніе вѣса по длинѣ рамы и, наконецъ, большая безопасность отъ случайныхъ ударовъ такой нѣжной части автомобиля, какъ радіаторъ. Циркуляція воды у типовъ до 30 HP термосифономъ, у остальныхъ — центробѣжнымъ насосомъ. Двигатель укрѣпленъ на рамѣ въ трехъ точкахъ.

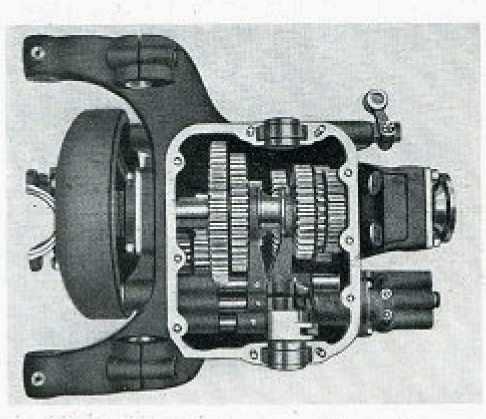


Рис. 269. Коробка перемѣны скоростей шасси Комникъ.

Сцѣпленіе разгруженное, въ типахъ до 30 HP прямымъ конусомъ, обтянутымъ кожей, у болѣе сильныхъ — дисковое. Передача силы отъ двигателя къ коробкѣ скоростей двойнымъ карданомъ. Коробка перемѣны скоростей съ тремя переставными шестеренными муфтами укрѣплена въ 3 точкахъ посрединѣ шасси и даетъ четыре скорости и задній ходъ; передвиженіе муфтъ рычагомъ, ходящимъ въ кулиссномъ секторѣ; невключенные хода замыкаются. Передача силы на дифференціалъ одиночнымъ карданомъ, заключеннымъ въ стальную трубу, оканчивающуюся впереди вилкой. Труба и вилка воспринимаютъ толкающія и скручивающія усилія задняго моста и передаютъ ихъ черезъ приливы коробки скоростей поперечинѣ рамы. Шарниръ кардана защищенъ кожухомъ. Задній мостъ состоитъ изъ двухъ симметричныхъ половинъ литой стали, разнимающихся въ вертикальной плоскости, со впрессованными въ нихъ по бокамъ двумя стальными трубами; снизу онъ укрѣпленъ двумя тягами. Въ малыхъ типахъ дифференціалъ имѣетъ 2, а въ большихъ 4 сателлита.

Bild 39: 4-Gang-Getriebe eines PKW

Тормазовъ два — оба съ внутренними колодками: первый — педальный, дѣйствующій на тормазной барабанъ у коробки скоростей, и второй — ручной на барабаны заднихъ колесъ. Передняя ось, вилкообразнаго типа, имѣетъ бронзовыя втулки для шеекъ колесъ. Соединительная тяга расположена сзади оси и защищена ею отъ случайныхъ ударовъ. Рулевое управленіе — червякомъ и секторомъ. Рессоры — всѣ половинныя. Колеса деревянныя со съемными ободами Континенталь.

Основные размѣры шасси даны въ таблицѣ:

Типъ.	Колея.	Разстояніе между осями.	Шины.
30 HP	1350 мм.	3100 мм.	810×90 820×120
40 HP	1400 „	3150 „	810×100 820×120
50 HP	1400 „	3150 „	870×100 880×120

На стандѣ было выставлено:

1) Демонстраціонное полированное шасси въ 50 HP.

2) Лимузинъ-салонъ въ 50 HP — черный лакированный кузовъ обить внутри бѣлымъ шелкомъ и обставленъ съ полнымъ современнымъ комфортомъ.

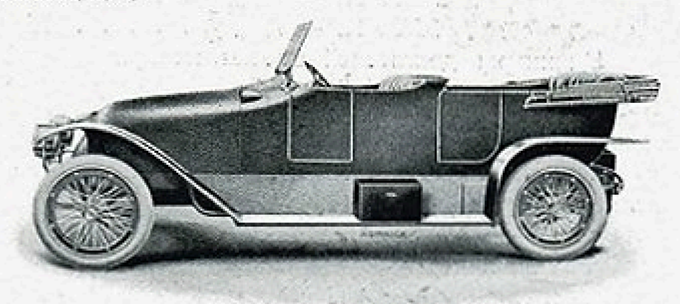


Рис. 270. Дубль-фаэтонъ двойное торпедо Комникъ.

3) Дубль-фаэтонъ спортивнаго типа въ 40 HP, черной лакировки съ внутренней обивкой того-же цвѣта; онъ снабженъ американскимъ верхомъ, стекломъ, фарами и фонарями.

4) На шасси въ 30 силъ былъ поставленъ лимузинъ-ландоле чернаго цвѣта съ передомъ торпедо.

Bild 40: Auto mit der Karosserie Double-Phaeton (Sport-Double-Torpedo) 40 PS vom Typ 16/40

Bei der IV. Internat. Automobilausstellung in St. Petersburg zeigte die Firma Komnick 4 PKWs:

1. Chassis (Fahrgestell ohne Karosserie) 50 PS

2. Limousine schwarz mit weißem Innenraum (gepolstert mit Seide!!!) 50 PS

3. Double-Phaeton-Sport, schwarz mit schwarzem Innenraum 40 PS

4. Limousine Landaulet schwarz 30 PS

Die folgenden 4 Abbildungen (Nr. 41-44) von den Motorpflügen der Firma Komnick sind ebenfalls aus dem Katalog der IV. Internationalen Automobilausstellung in St. Petersburg von 1913 (Sammlung von Stanislav Kiriletz).

F. Komnik Automobilfabrik, Elbing.

Моторный плугъ, выставленный фирмой Ф. Комникъ и принимавшій участіе въ испытаніяхъ экспертной комиссіи, приводится въ движеніе тихоходнымъ двигателемъ, автомобильнаго типа, дающимъ 100 HP. Сила двигателя разсчитана такимъ образомъ, что при нормальной работѣ плуга двигатель нагруженъ лишь наполовину, сохраняя большой запасъ мощности на случай неровностей мѣстности и трудной вспашки. Четыре цилиндра двигателя

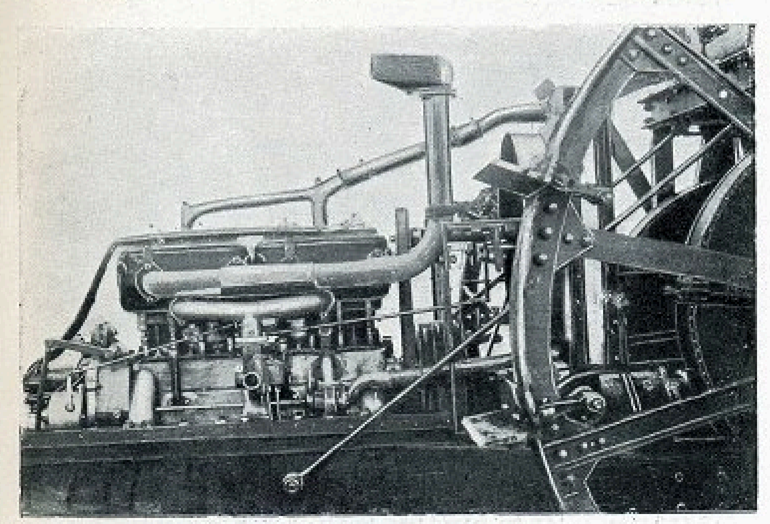


Рис. 121. Двигатель авто-плуга Комникъ.

отлиты попарно и снабжены нижними клапанами, помѣщенными съ одной стороны. Алюминіевый картеръ, отлитый ввидѣ фундамента, укрѣпляется на вспомогательной рамѣ вмѣстѣ съ коробкою скоростей. Колѣнчатый валъ покоится на трехъ бронзовыхъ подшипникахъ, залитыхъ баббитомъ. Распредѣлительный валикъ приводится во вращеніе зубчатками. Смазка механическая группою поршневыхъ насосовъ, помѣщенныхъ въ резервуарѣ для масла и подводящихъ его къ подшипникамъ по каналамъ, просверленнымъ въ тѣлѣ картера. Резервуаръ для масла отлитъ заодно съ картеромъ. Зажиганіе посредствомъ магнето высокаго напряженія, укрѣпленнаго на кожухѣ, охватывающемъ конецъ вала у пусковой руко-

ятки; оно дѣйствуетъ отъ зубчатаго привода. Запусканіе двигателя облегчается примѣненіемъ пускового магнето Бошъ и декомпрессора. Карбюраторъ системы Зенитъ съ регулировкой газа рычажкомъ и акселераторомъ. Радіаторъ помѣщается сзади двигателя и охлаждается воздушнымъ потокомъ, создаваемымъ дѣйствіемъ сильнаго вентилятора; циркуляція охлаждающей воды центробѣжнымъ насосомъ. Двигатель закрытъ со всѣхъ сторонъ легко снимающимся кожухомъ, имѣющимъ по бокамъ люки.

Между двигателемъ и коробкою скоростей помѣщено сцѣпленіе конусомъ обтянутымъ кожей, дѣйствующее отъ педали. Коробка имѣетъ

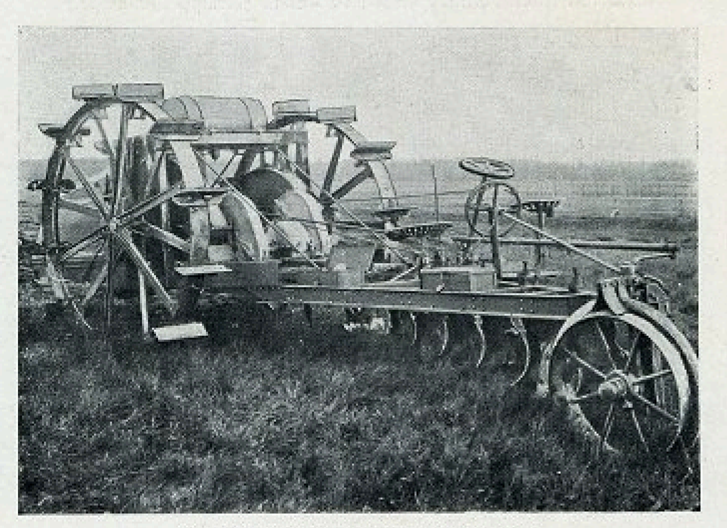


Рис. 122. Общій видъ авто-плуга Комникъ.

двѣ скорости и задній ходъ и заключаетъ въ себѣ механизмъ дифференціала, соединяющій два вала, несущихъ по своимъ концамъ приводныя зубчатки къ ведущимъ колесамъ; зубчатыя передачи заключены въ алюминіевые картеры и работаютъ въ маслѣ. Ось праваго ведущаго колеса укрѣплена ниже оси лѣваго, такъ какъ во время работы правое колесо идетъ по дну пропаханной борозды, лѣвое же по цѣлинѣ; благодаря такому расположенію колесъ плугъ во время работы идетъ безъ перекоса. Благодаря особому укрѣпленію осей ведущихъ колесъ на рамѣ, всѣ сотрясенія и толчки отъ неровности почвы совершенно не передаются ни вспомогательной рамѣ, ни механизмамъ расположеннымъ на ней. Ведущія колеса съ тавровыми ободами, скрѣплен-

ными со втулками швелерными спицами, вращаются въ бронзовыхъ подшипникахъ; для увеличенія сцѣпленія съ почвой, особенно при работѣ на мягкомъ грунтѣ, обода колесъ снабжены легко снимающимися шпорами.

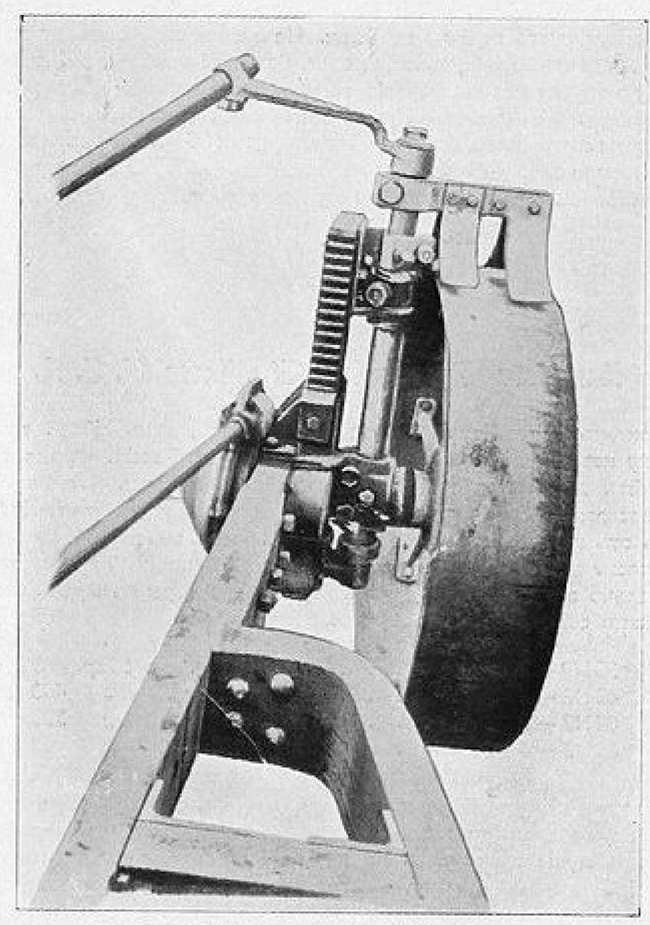


Рис. 123. Рулевой механизмъ автоплуга Комникъ.

Треугольная рама плуга, склепанная изъ стальныхъ швелеровъ, связана неподвижно съ главной и имѣетъ шесть лемеховъ, направляющее заднее колесо и два сидѣнья — для шоффера и рабочаго, регулирующаго маховичкомъ глубину вспашки. Направляющее колесо снабжено острымъ ребромъ

на своемъ ободѣ, врѣзающимся въ почву и облегчающимъ направлять плугъ. Ось задняго колеса укрѣплена на зубчатой рейкѣ, которая ходитъ въ направляющихъ; посредствомъ зубчатки, приводимой въ движеніе рабочимъ со своего мѣста, рейка поднимаетъ или опускаетъ раму и тѣмъ самымъ регулируетъ глубину вспашки. На особой стойкѣ между главными колесами, расположенъ бензиновый бакъ большой емкости, имѣющій сбоку стеклянную трубку для наблюденія за уровнемъ бензина; къ карбюратору бензинъ подается самотекомъ. Производительность моторнаго плуга по даннымъ фирмы составляетъ отъ 5 до 7 гектаровъ (4,6 до 6,4 дес.) въ день при глубинѣ пашни въ 25—30 см. При снятыхъ лемехахъ моторный плугъ можетъ быть примѣненъ какъ тракторъ для боронъ, вальковъ, культиваторовъ и т. п.

Bild 44: Russischer Kommentar zu den Komnick-Motorpflügen



Bild 45: Anzeige der Firma Continental-Pneumatik von 1913 (Text steht noch einmal darunter)

Herr von Sowalki, russischer Vize-Gouverneur auf Komnick mit Continental-Pneumatik, schreibt:

"Ich halte es für meine Pflicht, Sie davon zu benachrichtigen, dass ich, nachdem ich im Mai 1910 ein Automobil von der Fabrik "Komnick" gekauft habe, mit ihm bis 1. November fahrend, Reifen verschiedener Fabriken ausprobiert habe und hierbei zu der festen Überzeugung gelangt bin, dass für unsere schlechten russischen Wege keine besseren und dauerhafteren Reifen existieren, als die der Firma Continental, welches Resultat ich ihnen, als dem Vertreter der Firma Continental, von welcher ich die Reifen für die obige Zeit erhalten habe, zur Kenntnis bringe. Für diese Saison, welche bei mir am 1. April anfängt und voraussichtlich bis 1. November dauern wird, wünsche ich keine anderen Reifen und ersuche Sie, mir nur Reifen der Firma Continental zu liefern."

SAMOCHODY

„KOMNICK"

PIERWSZE NAGRODY W WYŚCIGACH:

Petersburg—Sewastopol

Petersburg — Ryga — Warszawa — Moskwa.

Sprzedaż w Warszawie: Nowy Zjazd 4 m. 5, tel. 220-38.

Reprezentanci: St. i J. Górniccy, Płock.

**Bild 46: Polnische Werbung aus “Lotnik i Automobilista” (Flieger und Automobilist) Warschau 1912-1914,
Fachzeitschrift aus dem ehemaligen Russischen Polen - Händler waren die Brüder Stanislaw und Joseph Gornicki**

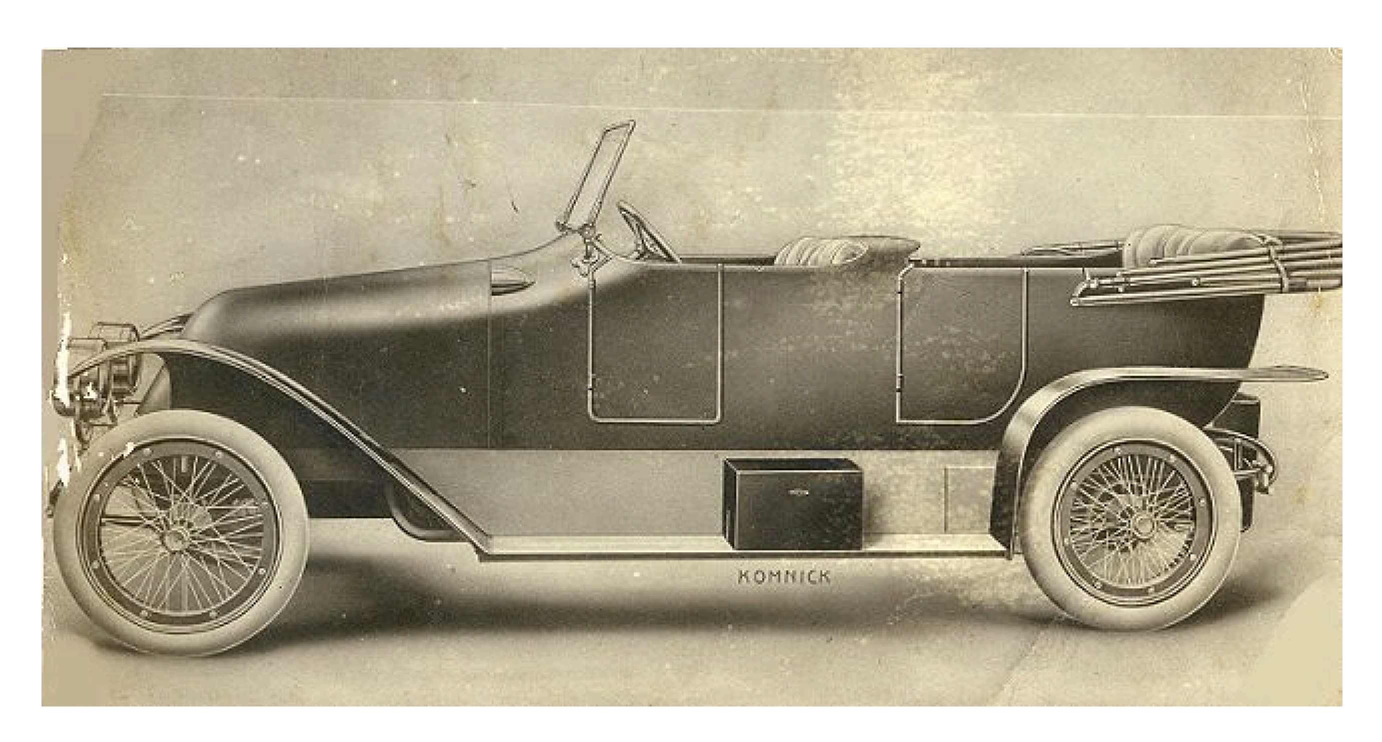


Bild 47: Auto der Firma Komnick von 1913/14 - vermutlich ein 10/34 PS Tourer (Torpedo)

4. Teil oder Index

4. Teil: 1. Weltkrieg (1914-18) und Nachkriegszeit (bis 1927)



Bild 48: Komnickwerbung Hilgendorf

Als wichtigste Ergänzung zur Automobilfabrik hatte Franz Komnick auf dem aufgeschütteten Gelände der Rosswiesen eine Stahlgießerei errichtet, die mit den modernsten Bessemer-Öfen ausgestattet war und mit ihren Hallen einen Flächenraum von 5000 Quadratmetern bedeckte. Es war die größte Stahlgießerei Ostdeutschlands und Elbing besaß die einzige Automobilfabrik in ganz Deutschland, die über ihr eigenes Stahlwerk verfügte. Hier wurde nicht nur für die eigenen Werke produziert, sondern auch für viele Automobilfabriken in Mitteldeutschland. Außerdem wurden große und schwere Stücke für die ostdeutsche Industrie hergestellt.

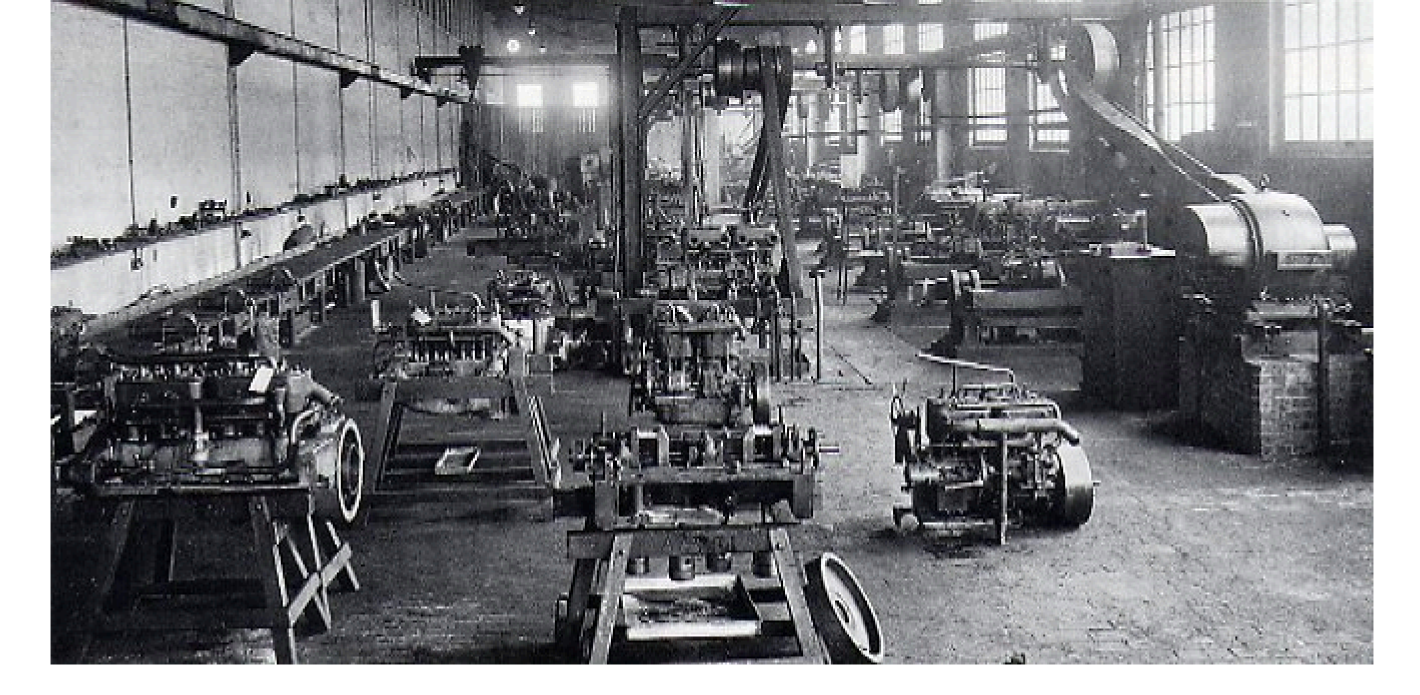


Bild 49: So sah der Serienbau von Motoren bei Komnick vor Kriegsbeginn aus.

Zu einer abermaligen Ausweitung der Komnick-Werke kam es, als in Danzig die Goßlerschen Gründungen, ein auf der Holm-Insel angesiedeltes , großes Eisenwalzwerk, zum Verkauf standen und von Franz Komnick erworben wurden. Zu Kriegszeiten wurden hier nur Methylalkohol aus Holzabfällen (hauptsächlich Sägemehl) und aus dem gleichen Material Schmieröl hergestellt.

Als in den ersten Augusttagen des Schicksalsjahres 1914 der Erste Weltkrieg begann, war F. Komnick so gut wie allein in seinem Elbinger Haus. Seine Gattin weilte mit der jüngsten Tochter Charlotte in den Vereinigten Staaten zum Besuch des Sohnes Otto, der dort nach Beendigung seiner einjährigen Militärdienstzeit in der amerikanischen Industrie tätig war.

Der älteste Sohn Bruno musste ebenso wie der Schwiegersohn Komnicks vom ersten Tag an ins Feld.

Bald wurde die Lage des Landes östlich der Weichsel kritisch; viel hätte nicht gefehlt, so wären die Nogat- und Weichseldämme durchstoßen worden, um für die geplante Verteidigung der Weichsel ein Vorfeld-Hindernis zu schaffen. Franz Komnick ließ wichtige Akten, Zeichnungen, Geschäftspapiere und besonders wertvolle Modelle auf Lastkraftwagen verpacken, um sie über die Weichsel zu schaffen und in Sicherheit zu bringen. Doch kam es glücklicherweise durch den Sieg des Generalfeldmarschalls von Hindenburg in der Schlacht bei Tannenberg nicht zu einer russischen Besetzung Elbings.

Als Franz Komnick hörte, dass in den heißen Augusttagen 1914 unsere in Ostpreußen kämpfenden Truppen, vor allem die Feldflieger-Einheiten, sehr unter dem Mangel an schnellen, motorisierten Fahrzeugen litten, ließ er an sämtlichen bereits hergestellten PKW in Tag- und Nachtarbeit die Karosserien hinter den Führersitzen absägen. Die Aufbauten wurden entfernt, eine Pritsche mit Plane und Spriegel kam an deren Stelle, und die Fahrkabine erhielt ein Faltdach. Nach Ausstattung der Fahrzeuge mit Luftbereifung und Verstärkung der Federn konnte so in kürzester Zeit eine große Anzahl von 1/2 t Behelfswagen der nahen Front zugeführt werden. Dort wurde jedes dieser Fahrzeuge mit großer Freude begrüßt.

Durch diese Umbaumaßnahmen konnte Franz Komnick noch zahlreiche, bereits fertig gestellte Personenwagen an den Mann bringen, da auf Anweisung aus Berlin im Elbinger Werk keine Pkw, sonder nur noch Lkw hergestellt werden durften. Die Behelfstransporter müssen als Beginn der Nutzfahrzeugfertigung bei Komnick betrachtet werden.

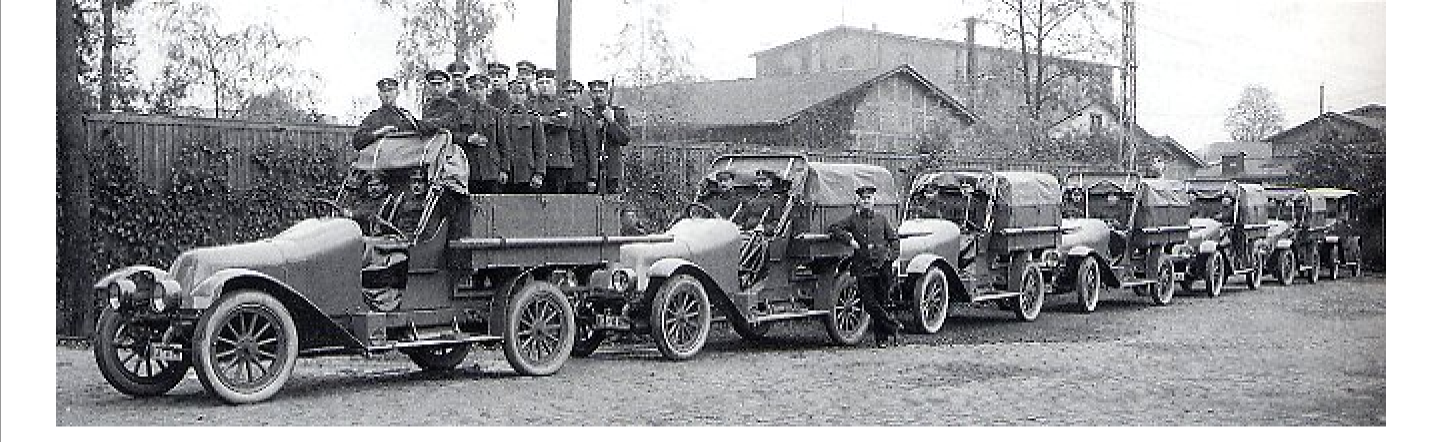


Bild 50: Bei Kriegsausbruch zu Behelfslastwagen umgebaut: Pkw des Typs 17/50.

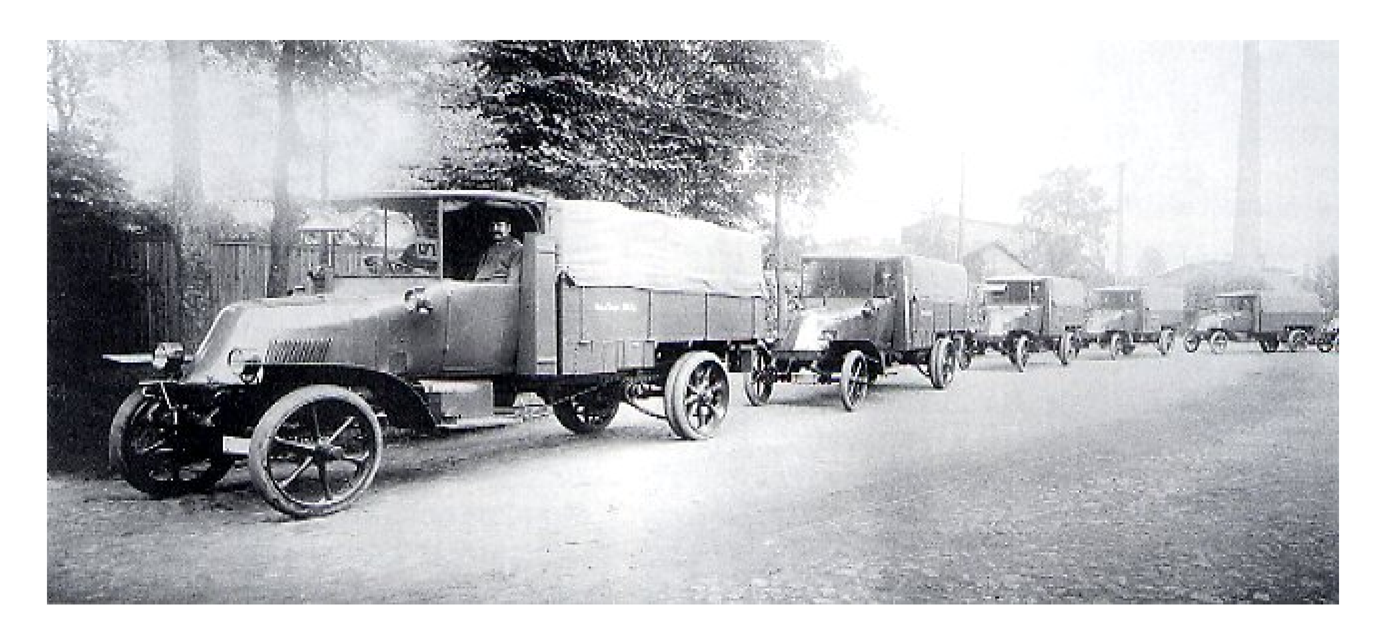


Bild 51: Auch bei den ersten Lkw befand sich der Kühler noch hinter dem Motor.

Die ersten richtigen Komnick-Nutzfahrzeuge waren Dreitonner mit Stahlgussspeichenrädern und Vollgummibereifung. Streng nach den Vorgaben der Heeresverwaltung mussten alle Lastwagen mit Kettenantrieb ausgerüstet werden. Mit ihrer aus dem Pkw-Bau übernommenen, windschnittigen Motorhaube, die zum Zwecke der besseren Kühlung des Motors jetzt mit Luftschlitzen versehen war, erhielten die Komnick-Lkw ein charakteristisches Aussehen. Der hinter dem Motor angeordnete Ventilator fungierte gleichzeitig auch als Schwungrad.

Bild 52: Dreitonner-Lastwagen vor Ablieferung an die Reichswehr



Bild 53: Mit Bajonett und Pickelhaube: Komnick-Lastwagen im Fronteinsatz.



Bild 54: Auslieferung der ersten kardangetriebenen Lkw an die Reichswehr.

Bei den nächsten Ausführungen musste allerdings zugunsten eines konventionell vor dem Motor stehenden Kühlers auf das typische Erscheinungsbild verzichtet werden. Die an ihrem oberen Rand abgerundeten Kühlermasken trugen jetzt deutlich sichtbar den Komnick-Schriftzug. Von Beginn an verfügten alle serienmäßig hergestellten Komnick-Lkw über ein festes Dach über dem Führersitz und eine linksseitig angebaute Tür. Die bei den Nutzfahrzeugen verwendeten Vierzylinder-Vergasermotoren waren in robuster Zweiblockausführung konzipiert worden. Dem Dreitonner war zwischenzeitlich ein Fünftonner zur Seite gestellt worden, der allerdings trotz erheblich gestiegener Nutzlast mit dem gleichen Vierzylinder-Triebwerk auskommen musste.



Bild 55: Dreitonner aus der zweiten Serien mit Kühler vor dem Motor



Bild 56: Der Bremser immer dabei: Fünftonner mit Komnick-Anhänger.

In der Maschinenfabrik wurde viel Heeresgerät aller Art angefertigt, u. a. auch Fahrzeuge für pferdebespannte Formationen. Außerdem wurde eine große Anzahl von Kraftpflügen hergestellt und an die Heeresverwaltung geliefert, die an der Front zur Landbestellung in besetzten Gebieten und als Zugmaschinen zum Einsatz kamen. In beiden Fabriken fanden auf diese Weise mehr als 3000 Beschäftigte eine Anstellung.

Im Ersten Weltkrieg (1914-1918) wurde die Produktion mit Hilfe von etwa 800 französischen, belgischen und russischen Kriegsgefangenen aufrecht erhalten, die den Fabriken zugewiesen und dort in mustergültigen Räumen untergebracht und verpflegt wurden.

Nachdem Danzig aufgrund der Ereignisse des Ersten Weltkriegs zum Freistaat erklärt worden war, verlegte Franz Komnick die Produktion des Danziger Walzwerks (ehemaligen Goßlersche Gründungen) nach Elbing. Mit Hilfe der Kriegsgefangenen wurde also 1914/15 die große frühere Walzenstraßenhalle in der Elbinger Automobilfabrik aufgerichtet. Es war die sogenannte Hindenburghalle, in der später auch Konzerte für die Belegschaft und Versammlungen stattfanden. Abgesehen von kleineren Werken und Reparaturniederlassungen (z. B. auch in Russland) befanden sich sämtliche wichtigen Produktionsstätten in Elbing.

Für die Automobilfabrik erwies sich die Stahlgießerei als besonders wertvoll, weil dort unzählige Granaten gegossen werden konnten.

Die firmeneigene Stromversorgung war von 1915-1927 in Betrieb. Zeitweise wurde auch ein großer Teil von Elbing mit Komnickstrom versorgt. Sonst wurde der Strom vom "Ostpreußenwerk" bezogen.



Bild 57: Mein Großvater, der Maschinist Johannes Kapitzke (geb. am 10.3.1893) war vom 28.11.1918 - 1.10.1920 als Maschinenschlosser beim Aufbau der Maschinen in der Elektrischen Zentrale in der Automobilfabrik Komnick tätig.

Vom 1.10.1920 - 31.5.1923 war er als Maschinist in der Abteilung Kraftzentrale beschäftigt. Hier war er für die Wartung einer stehenden Verbund-Dampfmaschine von 1 500 PS - Leistung und allen damit in Zusammenhangstehenden Arbeiten verantwortlich.

Man schrieb das Jahr 1918, der Krieg war zu Ende. Wie überall, so lag auch Elbings Industrie und Wirtschaft am Boden. Besonders die Schichauwerft und die Lokomotivenfabrik, die Zigarrenfabrik Loeser & Wolff und auch die Automobilfabrik F. Komnick, waren vom Niedergang der Wirtschaft hart betroffen. Von einem Tag zum anderen mussten sich die Betriebe auf die seit 4 1/2 Jahren ungewohnte Friedenswirtschaft umstellen. Die friedensmäßige Entwicklung konnte aber wegen des katastrophalen Kohlenmangels, der gleichzeitig auch eine starke Lahmlegung und zeitweise sogar den völligen Stillstand des Eisenbahnverkehrs bedeutete, nicht recht anlaufen. Der Absatz stockte. An die Industrie traten aber, infolge der Steigerung aller Löhne und Gehälter, erhebliche finanzielle Anforderungen heran . 7 Millionen Arbeitslose gab es in Deutschland und überall bemühte man sich, langsam wieder aufzubauen und bessere Wirtschaftsverhältnisse zu schaffen.

Andere Erschwernisse machten sich bemerkbar. So stiegen die Frachtkosten der Firma Komnick nach dem Krieg auf das Doppelte.

Früher hatte die Elbinger Eisenindustrie sehr brauchbare Arbeitskräfte aus dem Danziger Werder und aus dem Memelgebiet an sich gezogen. Durch die Abtrennung dieser Landesteile als Folge des Versailler Vertrages fiel von jetzt an dieser gute Ersatz vollständig aus. Wegen der Entwicklung der politischen Verhältnisse nach dem Krieg schien ein Verkauf des Danziger Eisenwalzwerkes (frühere Gößlersche Gründungen), das sich ebenfalls im Besitz von Franz Komnick befand, ratsam zu sein. Einige der Hallen waren vorher nach Elbing überführt worden.

Trotz all dieser Schwierigkeiten musste unbedingt für Absatz gesorgt werden, um die Belegschaft zu halten, die damals etwa 2400 Köpfe zählte. Das war aber gar nicht so einfach, weil nach dem Kriege die Staatsaufträge für Kriegszwecke zu Ende waren.

Franz Komnick fand auch hier einen neuen Ausweg, um wenigstens zeitweise über die Schwierigkeiten hinweg zu kommen. Der neu gebildete Staat Litauen hatte zum Aufbau seines Verkehrswesens unter anderem einige Dutzend deutscher Lokomotiven erhalten, die aber durch den Krieg stark abgenutzt waren. Verhandlungen mit Kowno führten zum Ziel, und so wurden der Automobilfabrik die meisten dieser Lokomotiven zur Überholung überwiesen. Oftmals wurde durch das Anfertigen von neuen kupfernen Feuerbuchsen, usw. eine Vollreparatur vorgenommen.



Bild 58: Die Komnick LKWs im Dienst bei der Armee in Litauen, Kowno (heute Kaunas). Anfang der 20er Jahre



Bild 59: Komnick LKW im Dienst bei der Armee in Litauen, Kowno (heute Kaunas). Anfang der 20er Jahre

Nach dem Ersten Weltkrieg wollte Franz Komnick das Gelände des großen militärischen Flugplatzes (350 000 m²) mit seinen modernen Hallen und Gebäuden erwerben. Nach dem Versailler Diktat mussten auf allen Flugplätzen des Deutschen Reiches aber sämtliche Anlagen durch Sprengung restlos vernichtet werden, so natürlich auch in Elbing. Nach schwierigen

Verhandlungen gelang es Komnick mit Zustimmung der Interalliierten Kontroll - Kommission das Gelände mit den Hallen zu erwerben und die Hallen vor der Sprengung zu bewahren. Es wurde nur eine kleine Sprengung "pro forma" vorgenommen, die keinen großen Schaden anrichtete.

Auf dem Flughafengelände wurden dann zuerst landwirtschaftliche Maschinen, Dampfmaschinen und Rohölmotoren gefertigt. Sowohl von den Dampfpflügen, als auch von den Motorpflügen musste eine größere Anzahl nach dem Ersten Weltkrieg für die Waffenstillstands - Kommission geliefert werden.
Wie beliebt die Komnick - Motorpflüge in überseeischen Ländern waren, mag daraus zu ersehen sein, dass schon kurze Zeit nach dem Ersten Weltkrieg wieder ein Komnick die Reise nach dem fernen Argentinien antrat.

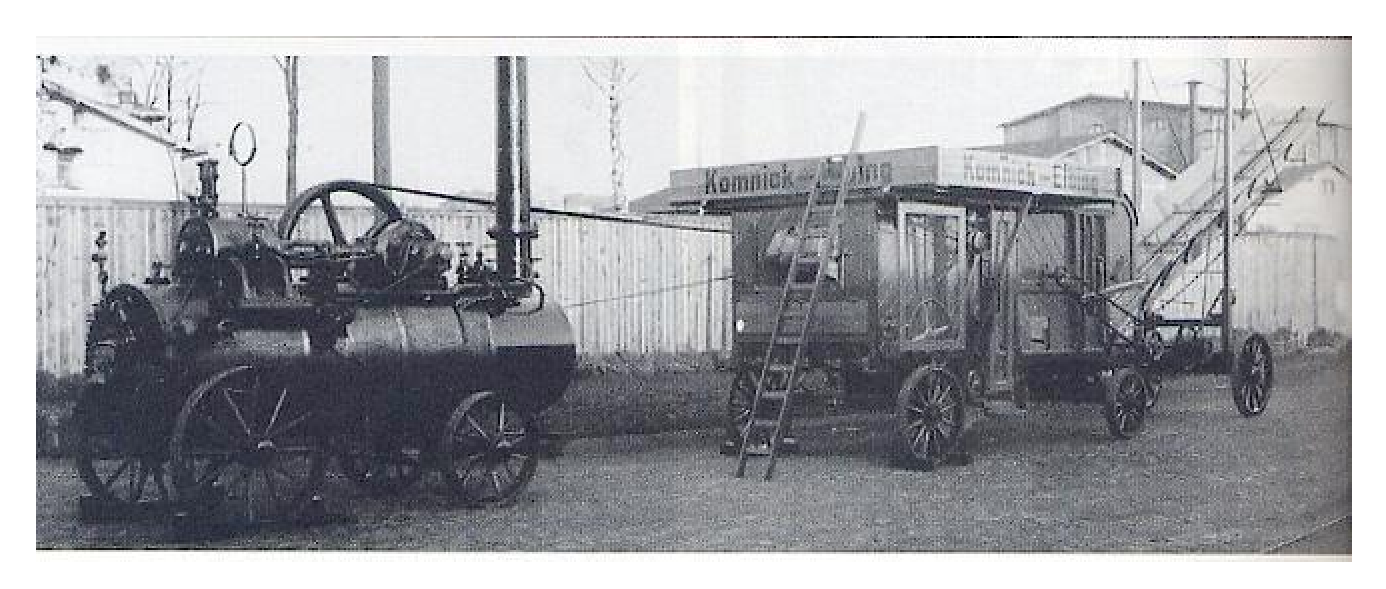


Bild 60: Verfahrbare Komnick - Dampfmaschine mit Komnick - Breitdreschmaschine und Förderband.

Im Frühjahr 1922 wurde die Automobilfabrik in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Kommerzienrat Dr.-Ing. eh. Komnick hielt 3/5 des Kapitals in Familienbesitz und wurde alleiniger Vorstand. Mit dem Gang an die Börse wollte man Kapital für die Modernisierung des Betriebes gewinnen.

In den 20er Jahren standen erst noch Pferdedroschken auf dem Friedrich-Wilhelm-Platz und in der Friedrichstraße am Rathaus. Sie mussten aber bald den Auto-Taxen der Fuhrunternehmen Ing. Nocon und Traugott Damerau weichen. Sie hatten Mercedes, NAG und Protos - Wagen. Herr Renters (Fahrräder und Nähmaschinen am Alten Markt nahe des Markttors) fuhr einen Wanderer-Wagen mit zwei hintereinander liegenden Sitzen.

1921/22 gab es in Elbing noch keine Tankstellen. Wer Benzin brauchte, fuhr zu einer Benzin-, Öl- und Fettehandlung oder zu einer Drogerie. Das Benzin wurde mit einer Fasspumpe aus Weißblech aus dem Fass in eine Messkanne gepumpt und in den Fahrzeugtank eingefüllt. Dann fuhr man davon. Als später Aral, BP und Shell die ersten Tankstellen bauten, war es einfacher. Man verlangte 20 Liter oder den Tank voll.

1923 wurde bei Komnick auch die Fertigung von Personenwagen mit dem von Josef Vollmer entwickelten Typ C2 wieder aufgenommen. Im Unterschied zu dem PKW der Vorkriegsfertigung hatte der neue C2 einen vor dem Motor angebrachten Spitzkühler und leistete erst 32, später dann 45 PS. Die neuerliche PKW-Produktion sollte allerdings nur ein kurzes Intermezzo bleiben, denn schon 1927 konzentrierte man sich bei Komnick wieder voll auf die Nutzfahrzeuge.

Anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Maschinenfabrik (1923) und als "Anerkennung für seine Dienste um den technischen Fortschritt und die Entwicklung der Industrie im Osten" erhielt Franz Komnick von der Technischen Hochschule in Danzig den Titel "Ehrendoktor" (Dr.-Ing. eh.).

Zum großen Leidwesen Franz Komnicks hatte sich sein Tragpflug (Motor und Pflug in einem Körper), auf den er große Stücke hielt, nicht durchgesetzt. Er wurde fast vollständig durch den

in den Vereinigten Staaten schon lange entwickelten, vielseitig verwendbaren Schlepper verdrängt, der durch einen angehängten Pflug zum Ackerschlepper gemacht werden konnte. Auf Grund der Ergebnisse einiger großer Leistungsprüfungen entschloss sich F. Komnick nunmehr auf Anraten staatlicher Stellen zum Bau von Straßen- und Ackerschleppern in Zusammenarbeit mit der Bau- und Vertriebsgemeinschaft Benz-Sendling, München. Er baute seine Schlepper-Fahrgestelle, deren Stärke sich stets besonders bewährt hatte, und Benz-Sendling lieferte aus seinem süddeutschen Werk für den Ackerschlepper seinen Dieselmotor. Die Verwendung des billigen Diesel-Kraftstoffes verbilligte die Betriebskosten erheblich. Als Markenzeichen verwendete Komnick das von seinen Fahrzeugen bekannte Schild des Deutschen Ordens in einem runden blauen Feld. Über dem Ordenswappen befand sich in einem Halbrund der Name "Komnick".

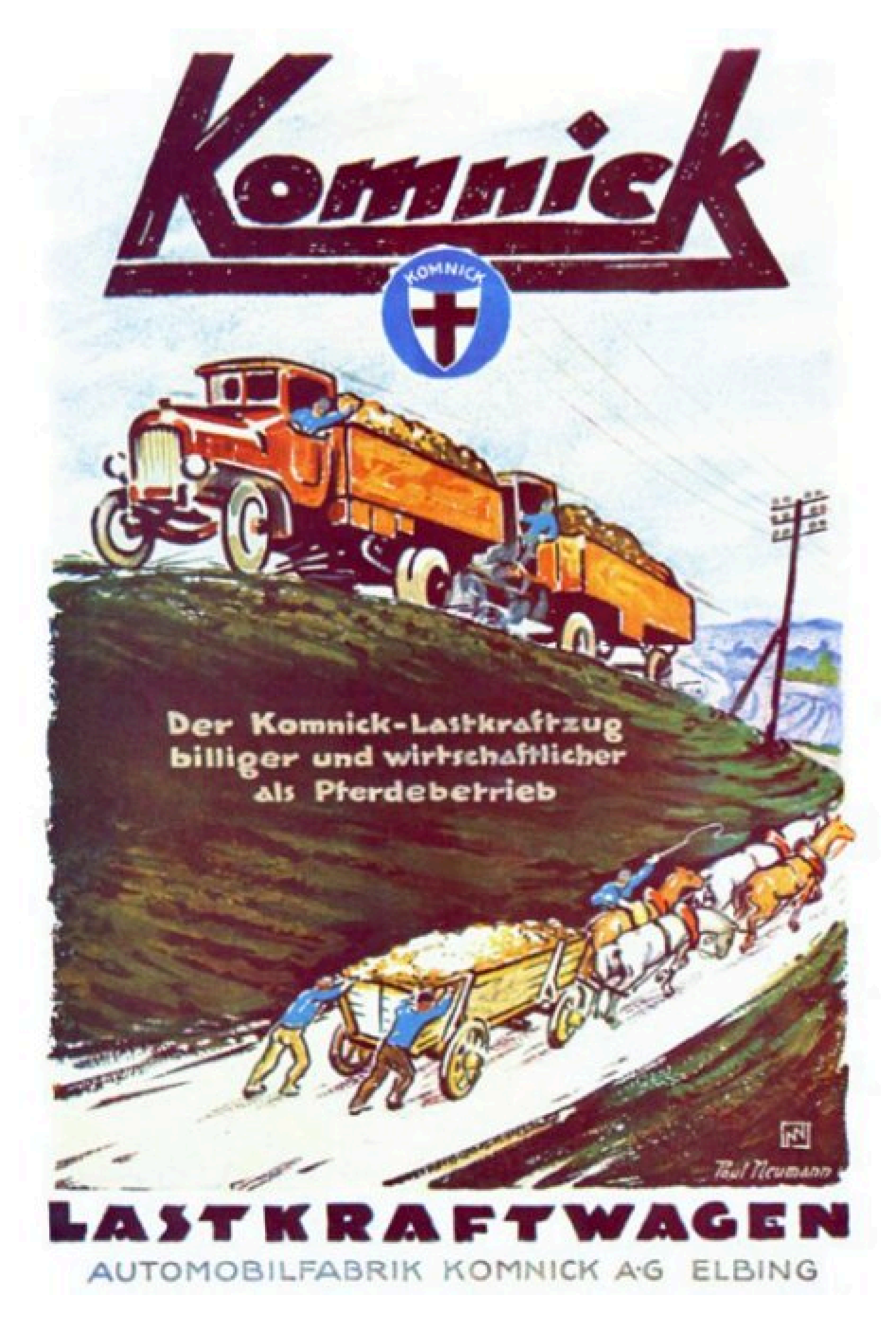


Bild 61: alte Komnickreklame

Traditionsgemäß fiel ein hoher Exportanteil der Maschinen- und der Automobilfabrik auf Russland, sogar noch fünf Jahre nach der russischen Oktoberrevolution. Mit der Einführung der Rentenmark im Spätherbst 1923 kam nach den unerträglichen Schwankungen der Inflation das Wirtschaftsleben wieder in geregelte Bahnen. An Aufträgen fehlte es den beiden Fabriken kaum. Auch Behörden und Wehrmacht wurden in steigendem Maße zu Abnehmern.

Bild 62 : Kolonnenfahrt von Lastwagen der Reichswehr nach Elbing im Mai 1922 - Teilaufnahme des Zuges.
Im Hintergrund ist die "Ostpreußische Überlandleitung" zu sehen.

Reichspost, Schutzpolizei und andere Behörden bestellten die Komnick - Lastwagen, Mannschaftswagen und Busse.



Bild 63 + 64: Komnick - Autobusse für die Reichspost

Die Reichswehr kaufte mehrmals 50 - 100 Fahrzeuge. Ebenso wurden Autobusse und Schlepper an die Städtischen Verkehrsbetriebe von Königsberg und Gumbinnen geliefert. Mit den von Komnick gebauten Omnibussen fuhren Post und Privatunternehmen Tausende von Kilometern. Zunächst sah man Lastwagen mit Vollgummireifen, wie sie auch die Brauerei Englisch Brunnen hatte. Sie rollten durch die Straßen, dass die Fenster der Häuser zitterten. Bald wurden die Fahrzeuge mit Luftreifen bestückt. Sie rollten nun leichter und federnder und die Geschwindigkeit wurde schneller. Postbusse fuhren von Elbing nach Danzig über Einlage an der Nogat und bei Neumünsterberg über die Weichsel. Die Fahrt dauerte damals 2 1/2 Stunden, weil die Motoren auf 30 Stundenkilometer gedrosselt waren. Doch nicht nur die Post, sondern auch Privatunternehmen wie Herr Hartmann, befuhren die Strecke. Trotzdem waren die Plätze oftmals knapp, so dass mancher auf dem Dach sitzen musste. Die Abfahrt erfolgte in der Wilhelmstraße vor dem Hotel Rauch.



Bild 65: Vergrößerung eines Kraftpoststempels

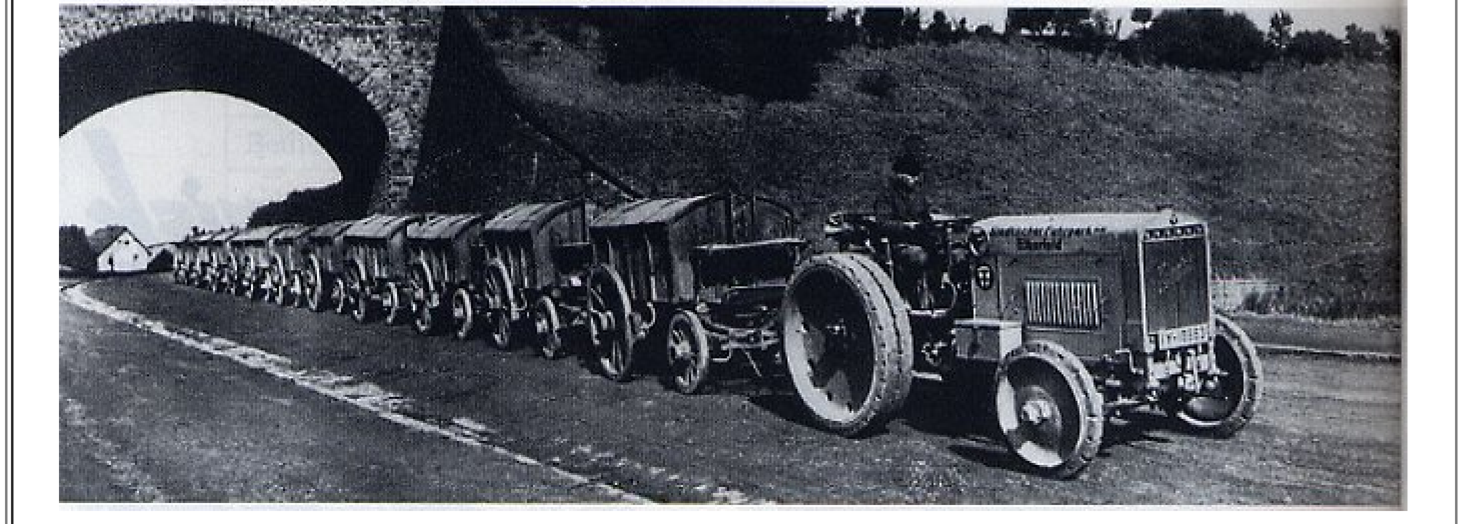


Bild 66: Komnick - Großschlepper zieht 12 beladene Müllwagen der Stadtverwaltung Elberfeld. (Werbepostkarte)



Bild 67: Der Komnick-Schlepper zeigte sich auch bedingt geländetauglich



Bild 68: Ausschnitt aus obiger Aufnahme



Bild 69: Transport eines Dampfkessels durch die Holländer Chaussee in Elbing (20er Jahre)

Im Jahr 1924 begann man bei Komnick mit der Fertigung von Niederrahmen-Fahrgestellen für Omnibusse und Spezialfahrzeuge. In einem Firmenprospekt der Firma Komnick aus dem 20er Jahren stehen darüber folgende Informationen:

"Während für Aussichtswagen im Interesse des freien Ausblicks häufig normalte Fahrgestelle verlangt werden, bevorzugt man für Omnibusse Niederfahrgestelle, weil sie einen sehr bequemen Einstieg sowie ein ruhiges schaukelfreies Fahren, selbst in Kurven, gewährleisten. Das Niederfahrgestell schont auch wegen seiner ruhigen Gangart die Karosserie, die infolgedessen im Bau leichter gehalten sein kann, was sich wieder sehr günstig auf das Gesamtgewicht des Fahrzeuges, sowie dessen Brennstoff- und Gummiverbrauch auswirkt.

Für den Aufbau der Omnibusse verwenden wir ein Gerippe, dessen Hauptsäulen aus gebogenen Eschenspannten hergestellt werden. Dach, Spirgel, Rückwände und Radkästen sind ebenfalls gebogen und bestehen aus bestem Buchenholz, die Türsäulen aus bestem Eschenholz. Die Hauptspannten sind durch Stahlschienen verstärkt. Als Außenbekleidung wird rostfreies beiderseitig dekapiertes Eisenblech von 1 mm Stärke verwendet. Das Dach wird aus Kiefernstabbrettern angefertigt, ist innen weiß lackiert und oben mit wasserdichter Segelleinwand abgedeckt. Wird eine Gepäckgalerie gewünscht, so wird es außerdem mit Zinkblech und Lattenbelag versehen.

Die Seitenwände im Innern der Karosserie sind mit naturlackieren Sperrplatten bekleidet und mit Eschen- oder Eichenleisten eingefasst. Die unteren Teile der Seitenwände erhalten einen Linoleumbelag. Der Fußboden besteht aus bestem Kiefernholz und wird ebenfalls mit Linoleum belegt. Die Fenster sind rahmenlos oder in Metallrahmen eingefasst. Die Türen erhalten selbstschließende Schlösser besten Fabrikats. Der Führersitz ist ganz geschlossen, aber mit ausstellbarer Windschutzsscheibe ausgestattet."

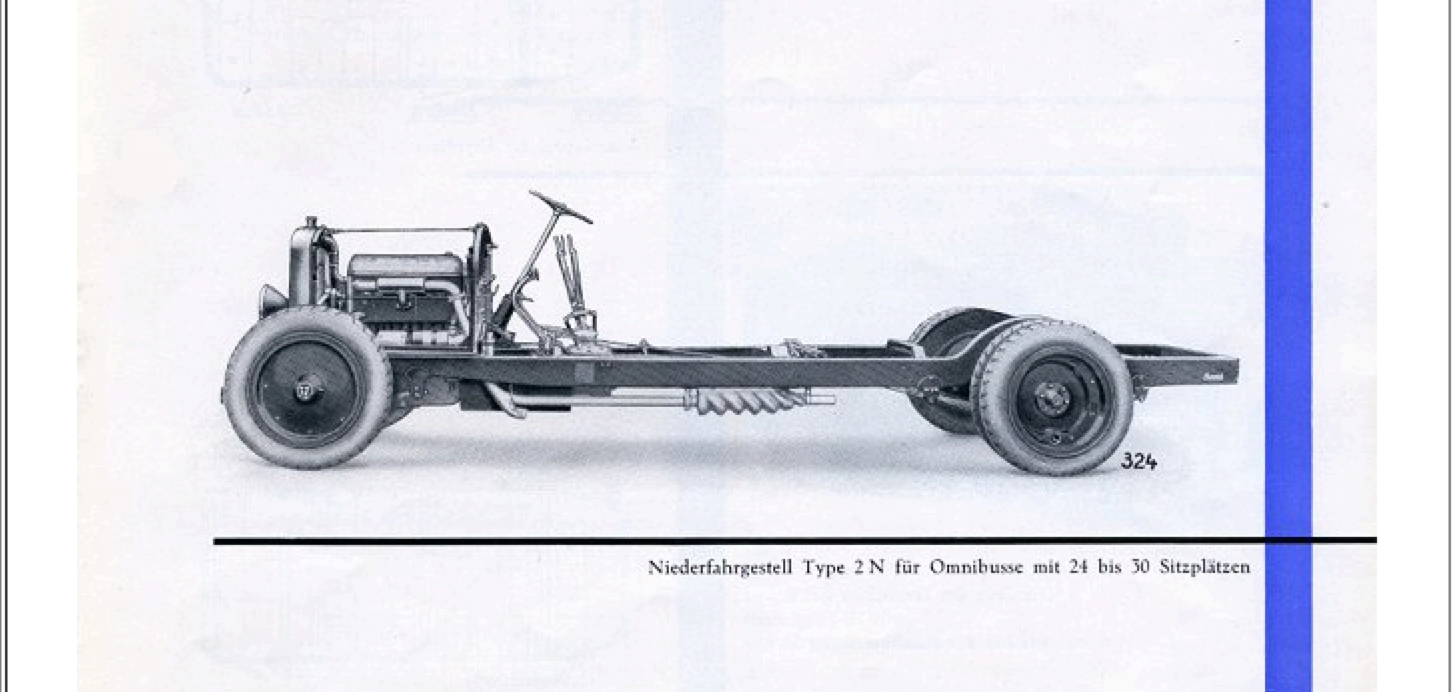
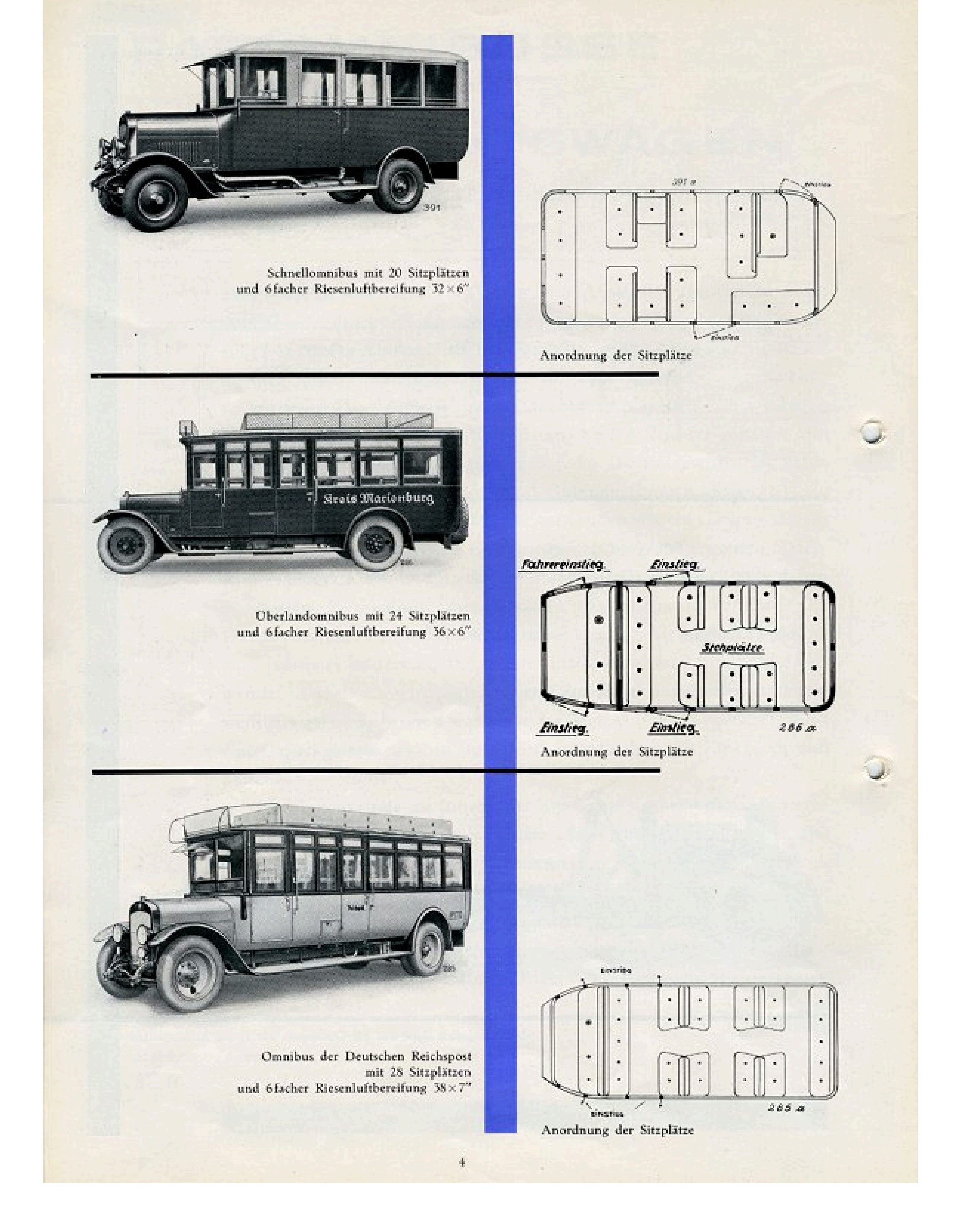


Bild 70: Niederfahrgestell Type 2 N für Omnibusse mit 24 bis 30 Sitzplätzen (Komnick-Prospekt, 20er Jahre)

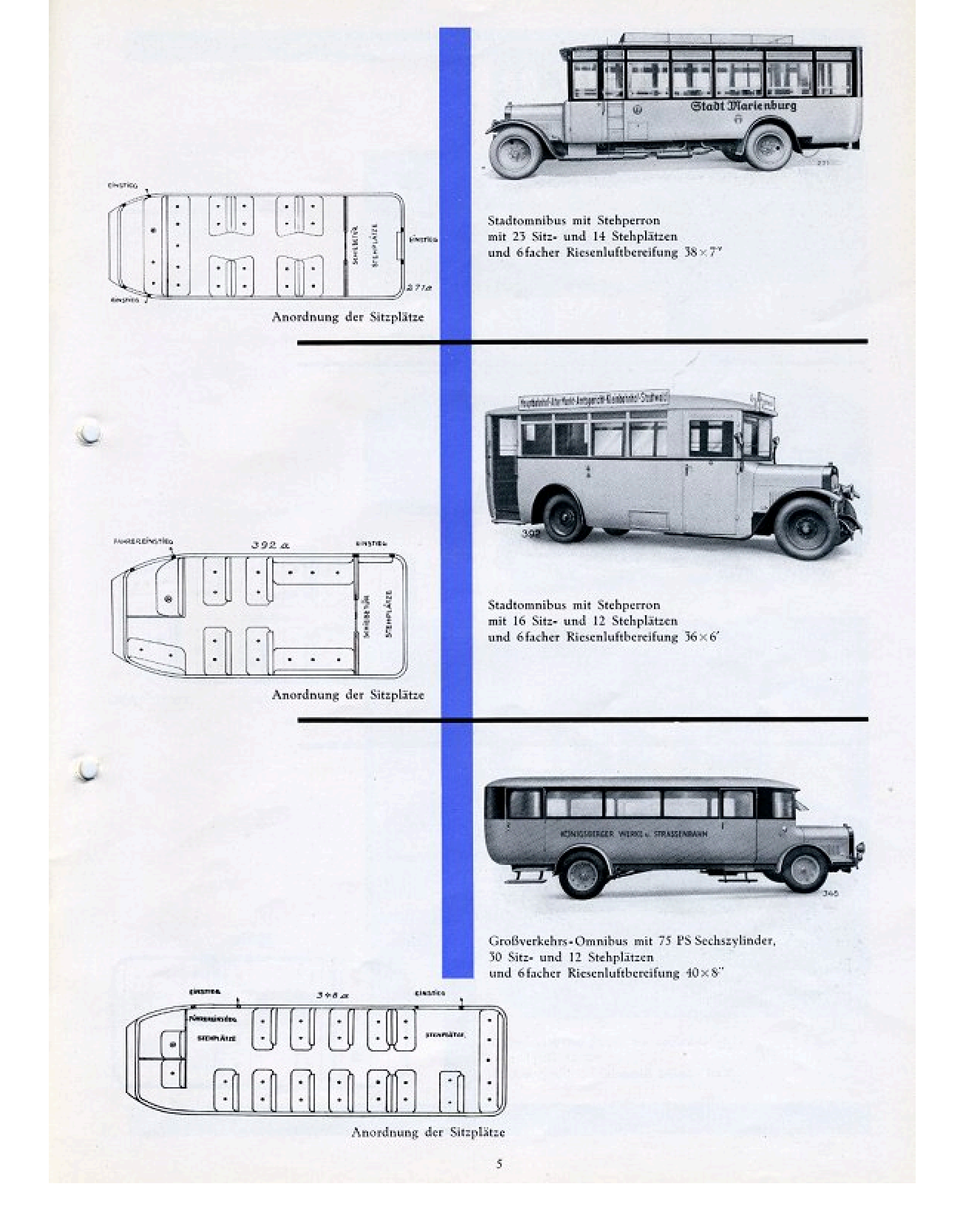
Es folgen noch fünf weitere Abbildungen aus demselben Firmenprospekt (Bild 71-75):



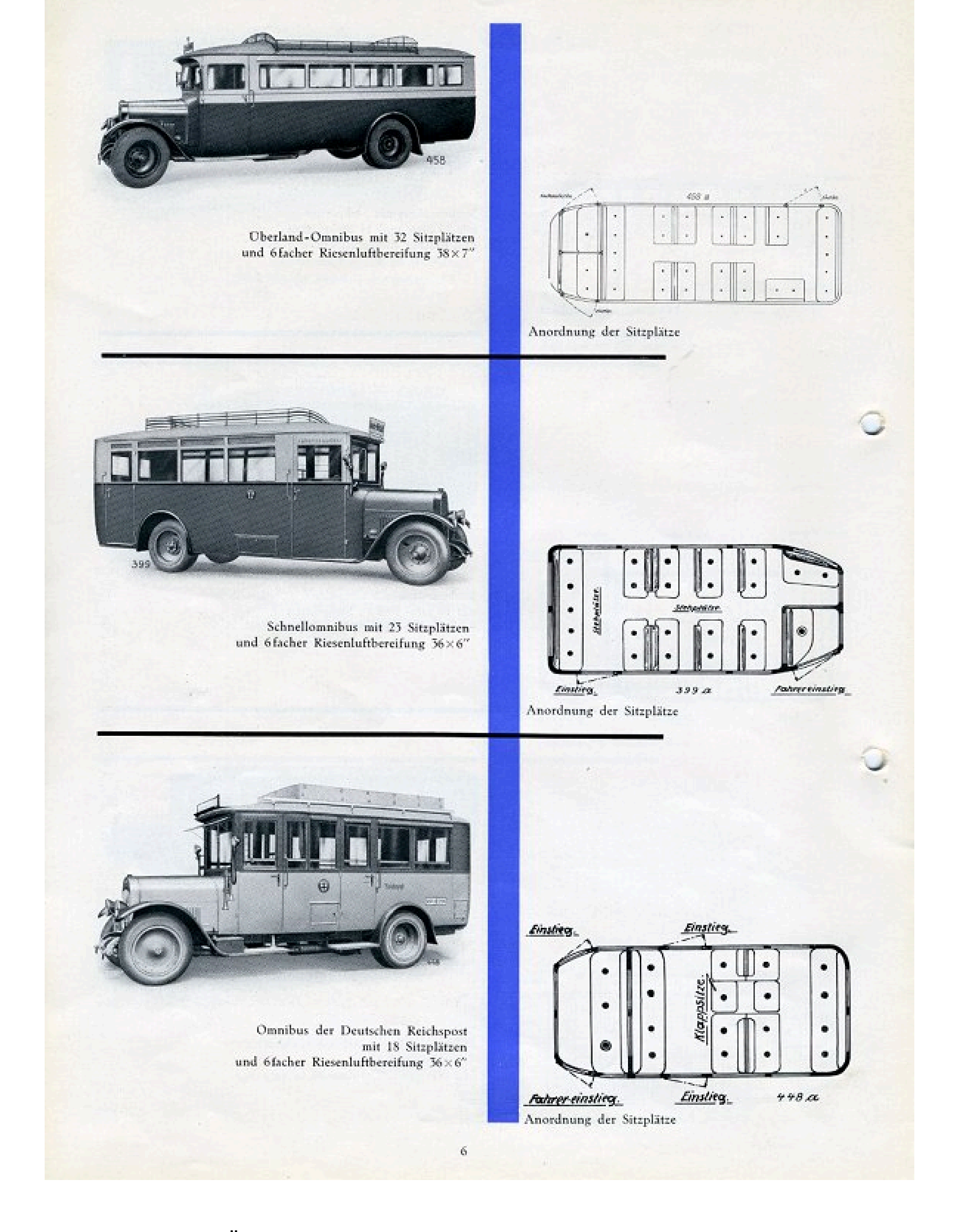
Kommick-Omnibusse vor der Marienburg, dem historischen Ordensrittersitz



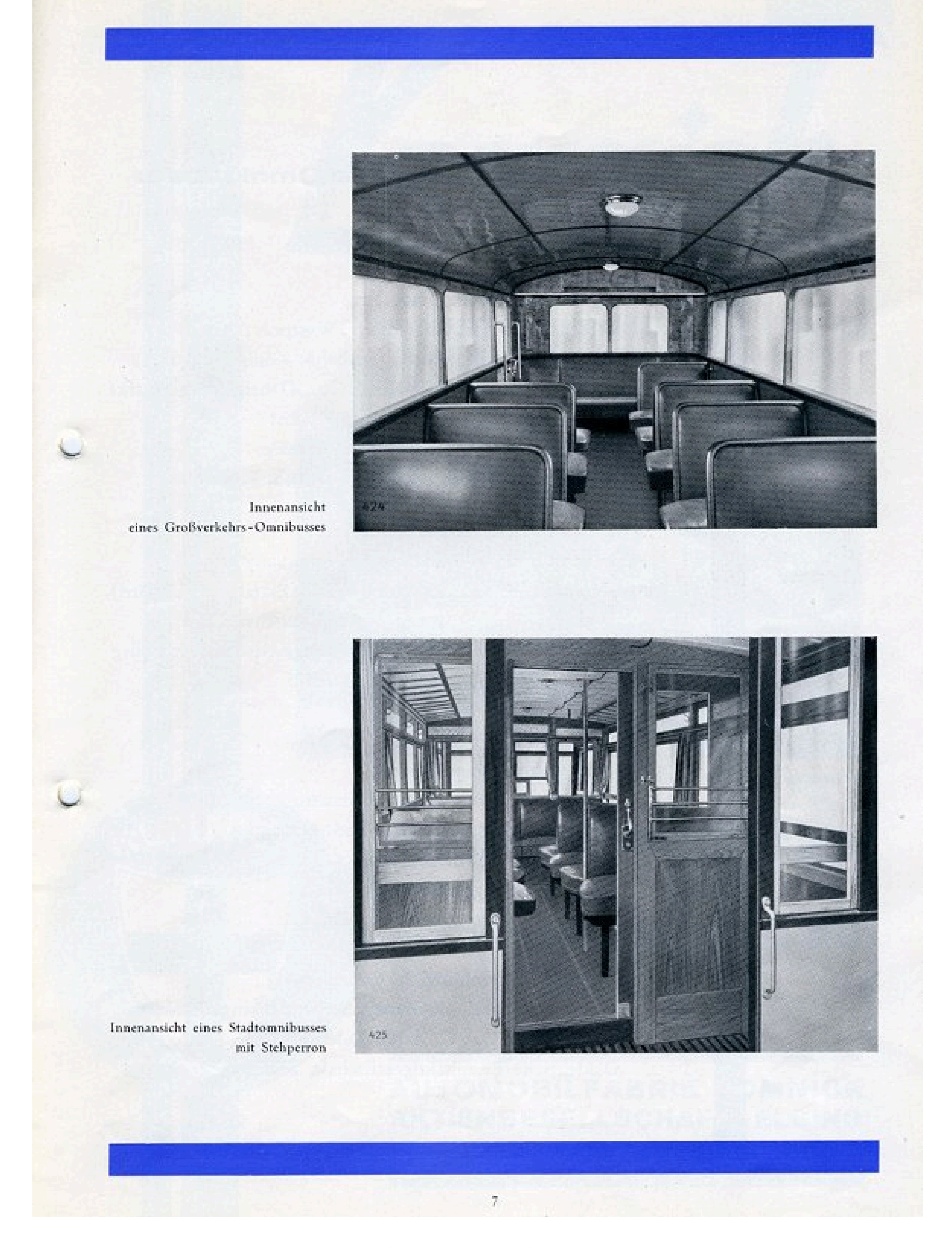
von oben nach unten: Schnellomnibus mit 20 Sitzplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 32X6", Überlandomnibus mit 24 Sitzplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 36x6", Omnibus der Deutschen Reichspost mit 28 Sitzplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 38x7".



von oben nach unten: Stadtomnibus mit Stehperron mit 23 Sitz- und 14 Stehplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 38x7", Stadtomnibus mit Stehperron mit 16 Sitz- und 12 Stehplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 36x6", Großverkehrs-Omnibus mit 75 PS Sechszylinder, 30 Sitz- und 12 Stehplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 40x8".



von oben nach unten: Überland-Omnibus mit 32 Sitzplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 38x7", Schnellomnibus mit 23 Sitzplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 36x6", Omnibus der Deutschen Reichspost mit 18 Sitzplätzen und 6facher Riesenluftbereifung 36x6".



Innenansicht eines Großverkehrs-Omnibusses (oben) und eines Stadtomnibusses mit Stehperron (unten)

Auf der Referenzliste des Prospekts stehen außerdem noch die "in letzter Zeit gelieferten Omnibusse".

Städtische Betriebe, Insterburg (8), Städtische Werke, Marienburg, Westpr. (2), Städtische Werke und Straßenbahn, Königsberg, Pr. (1), Autobusverkehr Hoffmann & Co., Danzig, Langermarkt (8), Peters Autobusverkehr Danzig-Praust (4), Autobusbetrieb Theodor Raabe, Danzig (1), Omnibus-Stadtverkehr Dt.-Eylau, Inh. E. Weinert (2), E. Schwertz, Wartenburg, Ostpr. (2), Istvan Hirmann, Budapest, V. Alkotmany utca 20 (1), Kommunaler Autobusbetrieb b. Stadt Esztergom, Ungarn (1), Walter Blöhm, Sensburg, Hotel Deutsches Haus (1), Bergedorf-Geesthachter Eisenbahngesellschaft, Hamburg (1), Allgemeine Ortskrankenkasse, Berlin (1), Oberpostdirektion Gumbinnen (31), Oberpostdirektion Königsberg, Pr. (28), Oberpostdirektion Potsdam (9), Oberpostdirektion Köslin, Pommern (8), Postverwaltung der Freien Stadt Danzig, (9), Kreisverwaltung Stuhm, Westpr. (2), Kreisverwaltung Marienburg, Westpr. (3), Omnibusverkehr Elbing-Danzig (1), Omnibusverkehr Elbing-Neukirch-Höhe (2), Schmidt,

Wolfenbüttel b. Braunschweig (1), Gasthof zur Forelle, F. Graness, Seebad Seeburg, Bez. Leipzig (1), "Auto" T. z. OP. Gniezno, Polen, (2), Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft, Königberg, Pr. (1).

Es folgt noch Material aus drei anderen Prospekten der 20er Jahre:



Kommnick

AUTOMOBILFABRIK A.-G. • ELBING

LASTANHÄNGEWAGEN
FÜR 5–7½ to. NUTZLAST

Dieser Typ wird mit einem Rauminhalt von 4,8 bzw. 6 cbm für eine Nutzlast von 5000 bzw. 7000 bis 7500 kg gebaut.

Der **Fahrgestell-Rahmen** wird aus Profileisen U, 120 bzw. 140 mm hoch, mittels Querträger, Winkel- und Knotenplatten zu einem kompletten Rahmen vernietet, hergestellt.

Achsen und Federn sind aus bestem Material der Belastung entsprechender Stärke gefertigt.

Die **Scheibenräder** sind passend für Vollgummi- und Elastikbereifung eingerichtet.
Das Fahrzeug ist ferner mit einer überaus gut wirkenden Bandbremse, welche an eine selbsttätige Bremse jederzeit angeschlossen werden kann, ausgerüstet.
Ferner besitzt der Wagen an der Hinterachse eine starke Bergstütze, welche zur Sicherung beim Befahren von Steigungen dient.

Der **Führersitz** wird in folgender Ausführung geliefert, als offener Führerbock, als überdachter oder umbauter Führersitz oder mit geschlossenem Führerhaus und Fallfenstern.

Der **Kasten** ist aus bestem, trockenem Holz hergestellt.

Die **Seitenwände,** welche durch 2 Spannketten gehalten werden, und die Rückwand sind abklappbar, während die Vorderwand feststehend ist.

Der **Anstrich** erfolgt nach Wunsch.

KOMNICK

Gewichte und Abmessungen	5 to.	7½ to.
Tragkraft	5000 kg	7500 kg
Ladefläche		
a) normal	4000×2000×600 mm	5000×2000×600 mm
b) Speditionstype	5000×2000×600 mm	—
Eigengewicht mit Gummi	ca. 2650 kg	3000 kg
Spurweite	1470 mm	1470 mm
Radstand	zu a) 2750 mm	3500 mm
	zu b) 3500 mm	—
Ladehöhe	960–990 mm	960–990 mm
Vollgummireifen	850×180 mm	850×200 mm
Elastikreifen	910×200 mm	910×220 mm
Achsen	Gleit-, Kugel- oder Rollenlager	

A. W. 235. 5000. VI. 28.

Bild 76: Lastanhängewagen für 5-7 1/2 to, Nutzlast für den Bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer Wilhelm Menz in Angermünde



Kommnick

AUTOMOBILFABRIK A.-G. • ELBING

ZWEI- UND DREISEITEN-
KIPP-ANHÄNGEWAGEN
FÜR 5–7½ to. NUTZLAST

Dieser Typ wird mit einem Rauminhalt von 4,8 cbm und für eine Nutzlast von 5000 bzw. 7000 bis 7500 kg gebaut.
Der **Fahrgestell-Rahmen** wird aus Profileisen UNP 14 bzw. 16 mittels Querträger, Winkel- und Knotenplatten zu einem kompl. Rahmen vernietet, hergestellt.
Achsen und Federn sind aus bestem Material der Belastung entsprechender Stärke gefertigt.
Die **Scheibenräder** sind passend für Vollgummi- oder Elastik-Bereifung eingerichtet.
Das Fahrzeug ist ferner mit einer überaus gutwirkenden Bandbremse, welche an eine selbsttätige Bremse jederzeit angeschlossen werden kann, ausgerüstet.
Ferner besitzt der Wagen an der Hinterachse eine starke Bergstütze, welche zur Sicherung beim Befahren von Steigungen dient.
Der **Führersitz** wird in folgender Ausführung geliefert, als offener Führerbock, als überdachter oder umbauter Führersitz oder mit geschlossenem Führerhaus und Fallfenstern.
Der **Kasten** ist aus bestem, trockenem Holz hergestellt.
Die **Seitenwände,** welche durch 2 Spannketten gehalten werden, und die Rückwand sind abklappbar, während die Vorderwand feststeht.
Fußboden und Seitenwände erhalten einen vollständigen Eisenblechausschlag.
Das **Kippen** geschieht beim Zwei- und Dreiseitenkippanhänger mittels handbetriebener Zahnstangenwinde. Der Zweiseitenkipper wird mit einer, der Dreiseitenkipper mit zwei Winden ausgerüstet.
Der Anstrich erfolgt nach Wunsch.

KOMNICK

Gewichte und Abmessungen	5 to.	7½ to.
Tragkraft	5000 kg	7500 kg
Ladefläche	4000×2000×600 mm	4000×2000×600 mm
Eigengewicht	ca. 3000 kg	ca. 3600 kg
Spurweite	1470 mm	1470 mm
Radstand	3000 mm	3000 mm
Ladehöhe	1120 mm	1120 mm
Vollgummireifen	850×180 mm	850×200 mm
Elastikreifen	910×200 mm	910×220 mm
Achsen	Gleit-, Kugel- oder Rollenlager	

A. W. 236. 5000. VI. 28.

Bild 77: Zwei- und Dreiseiten-Kipp-Anhängewagen für 5-7 1/2 to. Nutzlast für die Königsberger Transport-Gesellschaft m.b.H.



Kommnick

AUTOMOBILFABRIK A.-G. • ELBING

EINACHSIGE SCHNELL-LAST-ANHÄNGEWAGEN FÜR 1½–2 to. NUTZLAST FÜR LUFTBEREIFUNG

Dieser Typ wird mit einem Rauminhalt von ca. 3,6 cbm für eine Nutzlast von 1500—2000 kg gebaut.

Der **Fahrgestell-Rahmen** wird aus Profileisen U, 100 mm hoch, mittels Querträger, Winkel- und Knotenplatten zu einem kompletten Rahmen vernietet, hergestellt.

Achse und Federn sind aus bestem Material entsprechender Stärke gefertigt.

Die **Räder** sind aus Stahlguß für Luftreifen lt. den untenstehend verzeichneten Dimensionen eingerichtet.

Je eine **Wagenstütze** ist an den Querträgern hochklappbar angebracht.

Seitenwände und Rückwand sind abklappbar.

Vorderwand feststehend.

Anstrich erfolgt nach Wunsch.

Die Normalausführung wird ohne Radkasten geliefert.

Gewichte und Abmessungen	1½—2 to.
Tragkraft	1500–2000 kg
Ladefläche	2500×1800×600 mm
Eigengewicht	ca. 850 kg
Spurweite	1568 mm
Ladehöhe	1050 mm
Höhe der Zuggabel	nach Wunsch
Luftreifen	(925×200) 34×7
Achsen	Kugel- oder Rollenlager

A. W. 234. 5000. VI. 28.

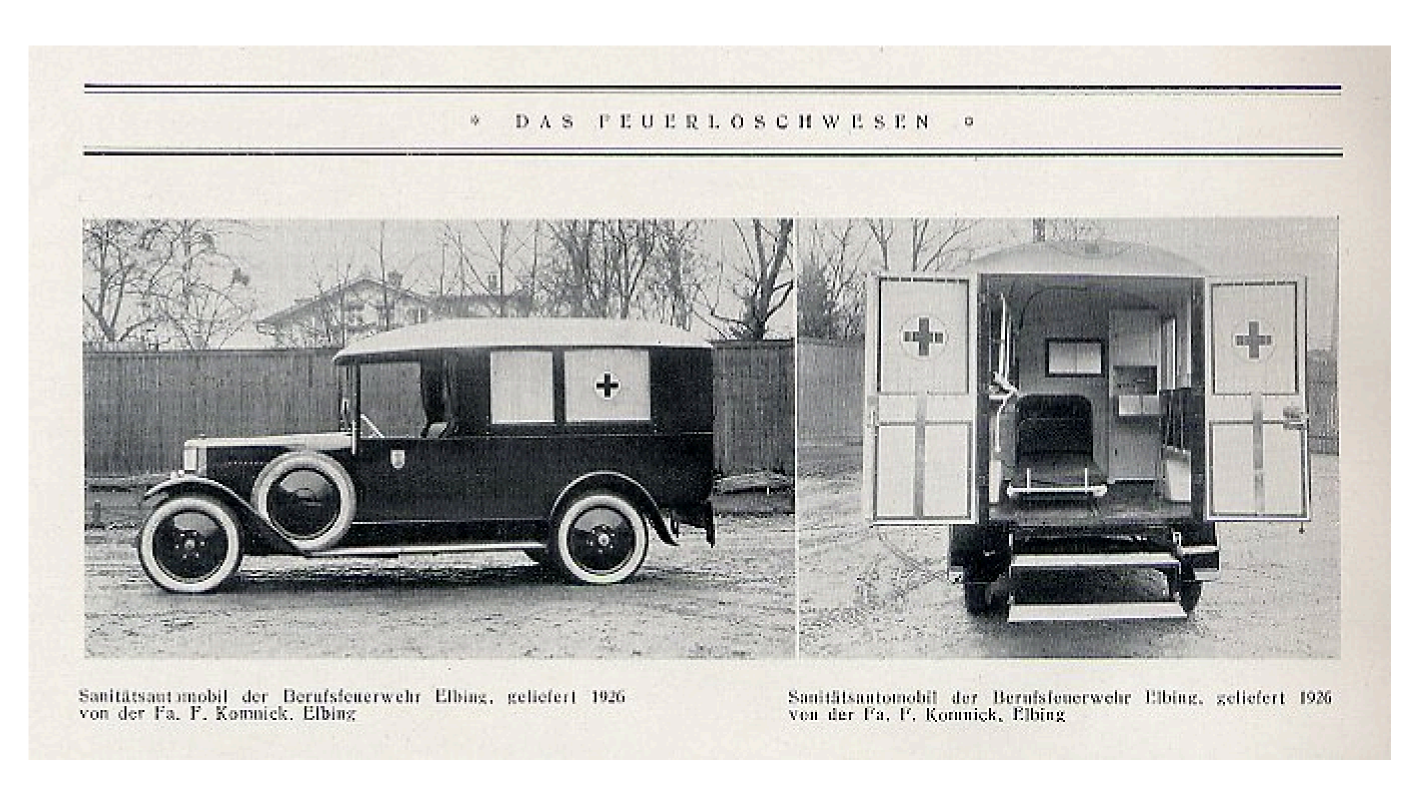
Bild 78: Einachsige Schnell-Last-Anhängewagen für 1 1/2-2 to. Nutzlast für Luftbereifung

Der Kommnickstand auf der DAMA (Deutsche Automobil- und Motorrad-Ausstellung) 1925 warb, neben den bereits beschriebenen Drei- und Fünftonner Lastwagen, nun auch für den Schnelllastwagen 1T. Dieses mit dem Motor des Personenwagens ausgestattete Fahrgestell war in erster Linie als Basis für Omnibusse mit bis zu 16 Fahrgastplätzen gedacht, fand aber auch für Kasten- bzw. Pritschenwagen Verwendung. Ebenfalls neu waren ein Zweitonner-Niederrahmen-Omnibus für bis zu 30 Personen und ein leichtes LKW-Fahrgestell für zwei oder zweieinhalb Tonnen Nutzlast. Der Lastwagen war mit dem bekannten 60 PS-Motor ausgerüstet und konnte wahlweise mit Elastic- oder Riesenluftreifen geliefert werden.

1926 wurde dann der Schnellomnibus des Typs 2N angeboten, der mit mechanischer

Vierradbremse aufwarten konnte. Auf der DAMA desselben Jahres präsentierte Komnick seinen neuen Sechszylindermotor, der sowohl in den LKW als auch in den Bussen zum Einbau gelangte. Er leistete 75 PS. Außerdem hatte Komnick Mitte der zwanziger Jahre auch einen 40 PS starken Universal-Kraftschlepper im Programm, der sich bei der Kundschaft recht großer Beliebtheit erfreute.

Im Jahre 1926 waren in den Komnickwerken ca. 5000 Menschen beschäftigt (siehe Lockemann, DARI-V. 1926). Komnick baute u. a. auch Krankenwagen, beschränkte sich aber mehr und mehr auf die Herstellung schwerer Fahrzeuge und spezialisierte sich ab 1927 auf LKW und ähnliche Wagen.



DAS FEUERLÖSCHWESEN

Sanitätsautomobil der Berufsfeuerwehr Elbing, geliefert 1926 von der Fa. F. Komnick, Elbing

Sanitätsautomobil der Berufsfeuerwehr Elbing, geliefert 1926 von der Fa. F. Komnick, Elbing

Bild 79: Sanitätsautomobil für die Berufsfeuerwehr Elbing aus dem Jahr 1926.

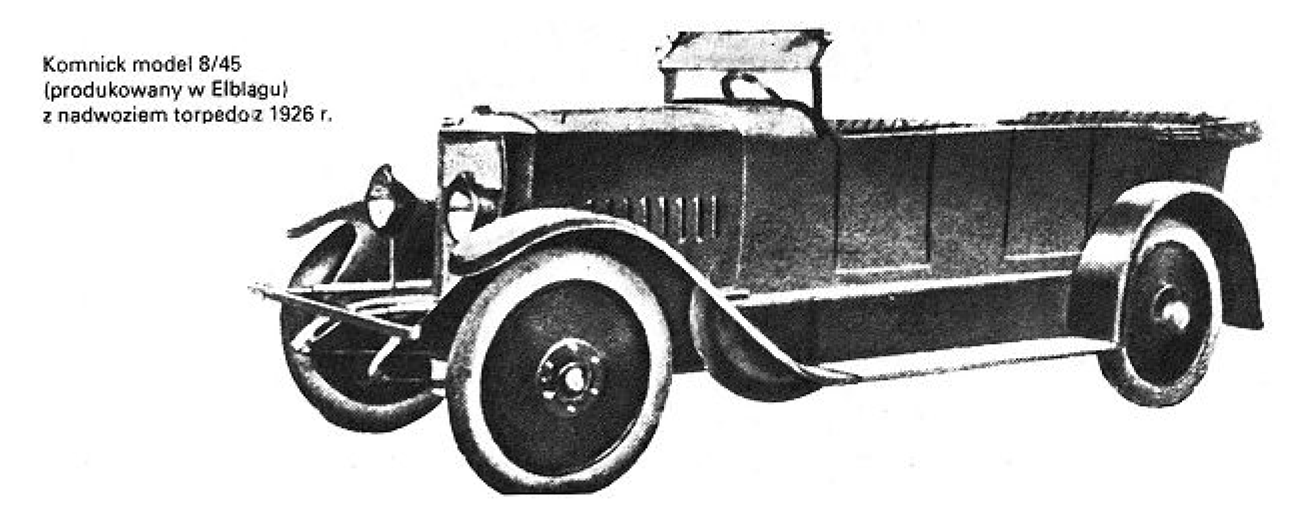


Bild 80: Dieses Komnick-Modell 8/45 mit Torpedo-Karosserie stammt aus dem Jahr 1926. Es ist fast identisch mit dem Typ 8/30 auf der folgenden Abbildung.



Bild 81: Die Fahrzeuge der Firma Komnick nahmen weiterhin an verschiedenen Wettfahrten teil. Auf diesem Foto ist Otto Komnick, der Sohn des Firmengründers, auf dem Typ 8/30, als Sieger bei einer Rennveranstaltung in Ostpreußen zu sehen - ca. Mitte der 20er Jahre.

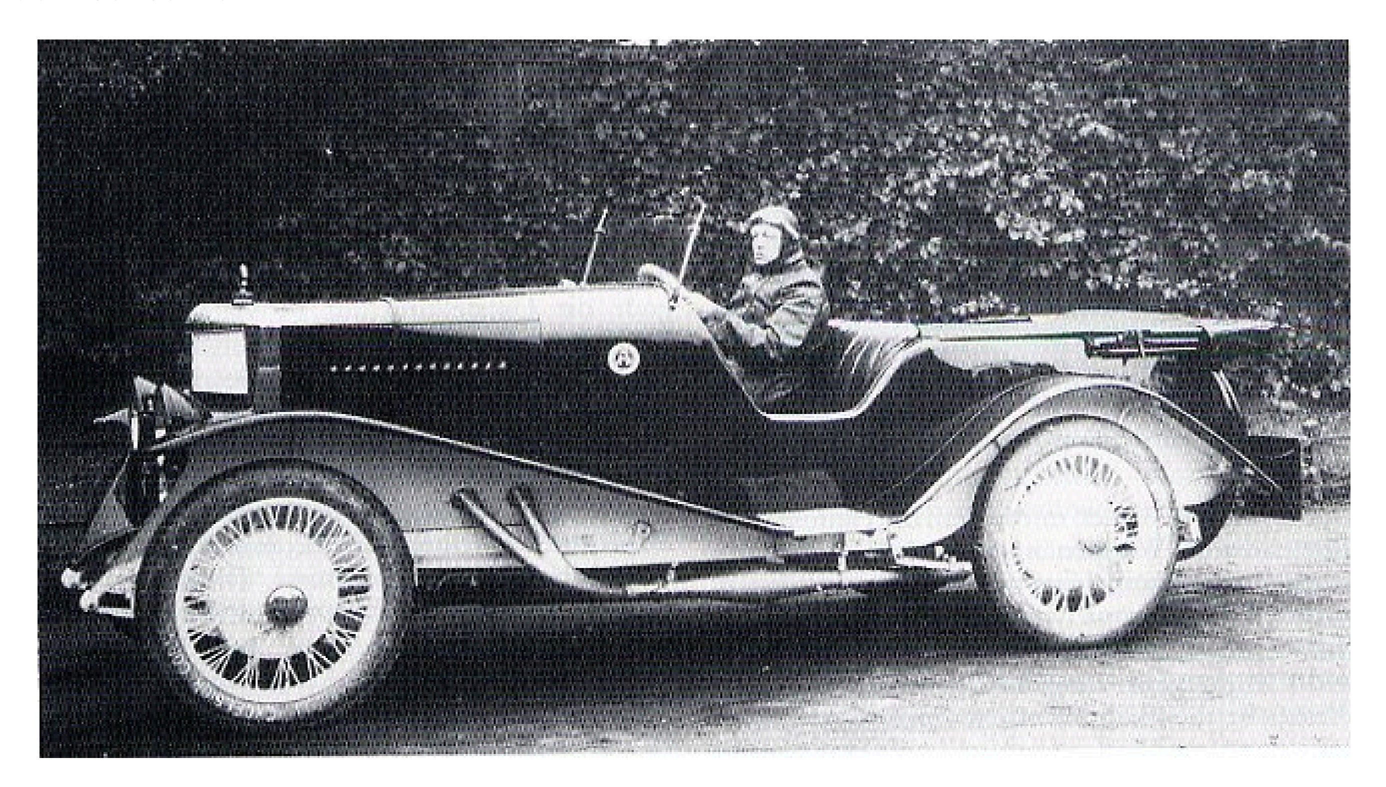


Bild 82: "Der Rote Teufel" - Otto Komnick mit seinem roten Rennwagen - hier leider nur in schwarz/weiß - (ca. Mitte der 20er Jahre)

Der Elbinger Ewald Passenheim berichtet über seine ersten Erfahrungen als Fahranfänger im Jahre 1927: "Anno dazumal hatten die Wagen noch die Steuerung rechts. Man saß rechts und Schalt- und Bremshebel waren außen am Wagen angebracht. Doch ehe man zum Fahren kam, musste man - wie heute - den Führerschein erwerben. Dazu war das Alter von 18 Jahren Voraussetzung. Beim Kreisarzt bekam man gegen eine Gebühr ein Tauglichkeitsattest ausgestellt, mit dem man sich zum Unterricht anmelden konnte. Einer der Elbinger Fahrlehrer war damals der Mechanikermeister Johannes Urbanski, der eine Motor- und Fahrradhandlung in der Heiligen Geist-Straße hatte. Prüfer war Ober - Ing. Kruchen vom

Dampfkesselüberwachungsverein. Bei der Führerscheinprüfung musste man 5 Fragen beantworten.

Am Lenkrad waren damals 3 Hebel: der Gashebel, der Lufthebel und der Zündungshebel. Nun hieß es den Motor anlassen. Das geschah durch die Kurbel vorne am Motor. Gashebel, Luft und Zündung durften nicht zu stark eingestellt werden, da sonst die Kurbel bei zu starker Frühzündung zurückschlagen konnte. Dabei hat sich schon mancher den Unterarm gebrochen. Die bequemen Anlasser, wie wir sie heute kennen, gab es erst viel später. Sobald der Motor lief, ging die Fahrt los. Bei jedem Hindernis musste man hupen. Das erfolgte durch eine von Hand betätigte Ballhupe. Die Richtung, die man einschlagen wollte, wurde durch einen herausgestreckten Arm und später durch Winker, die an den beiden Seiten der Türe angebracht waren, angezeigt. Die Fußgänger auf den Straßen Elbings schimpften, wenn ein Auto oder gar ein Motorrad vorüber fuhr und auch die Polizisten, die an wichtigen Kreuzungen standen, beobachteten argwöhnisch das Verhalten der Vehikel.



Bild 83: LKW Komnick E3W beim Bau der Turkestan-Sibirischen Eisenbahn 1928.

5. Teil oder Index

5. Teil: Prüfungsfahrt in Russland 1925

Bald nach der Inflation nahm Komnick wieder an einer Automobilprüffahrt in Russland mit 2 LKWs teil. Fahrer waren der in der Zwischenzeit aus den USA zurückgekehrte zweite Sohn des Firmengründers, Otto Komnick und Fahrmeister Kienast.

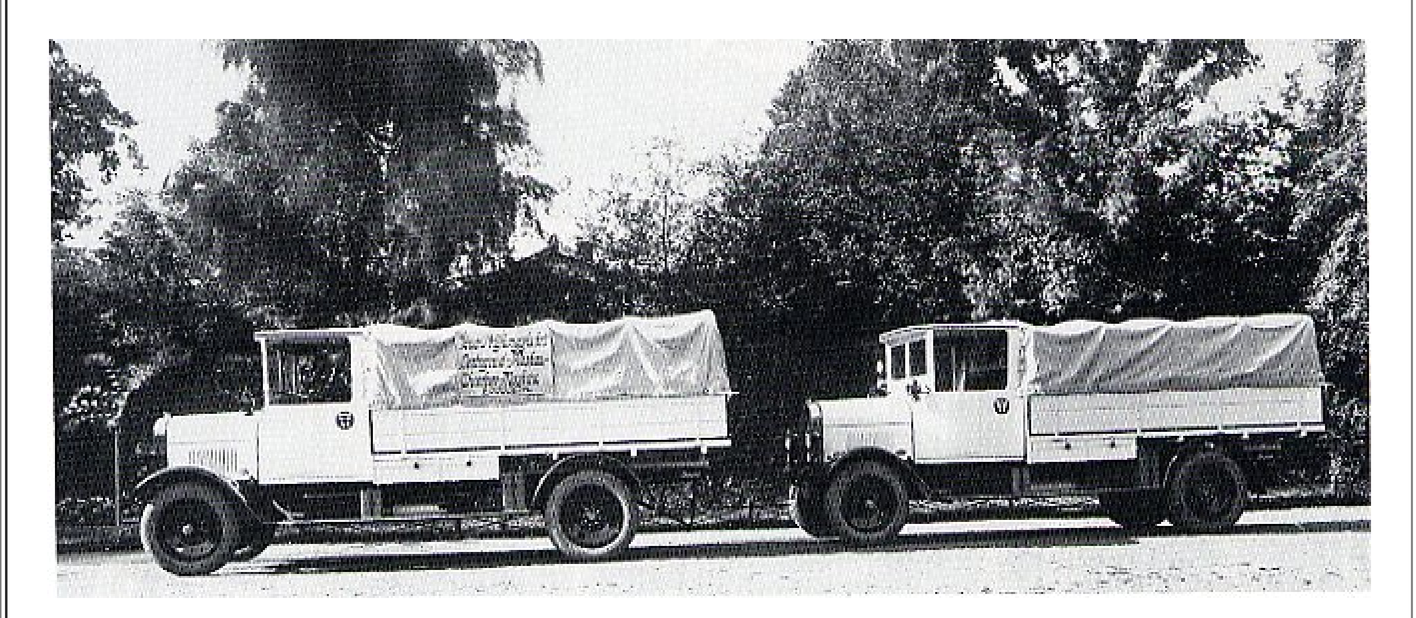


Bild 84: Die beiden LKW vor der 2000 km langen Prüfungsfahrt in Russland

Aus dem Fahrtbericht von Otto Komnick:

„Wir landeten mit dem Dampfer „Preußen“ am 4. August 1925 nach einer ruhigen Überfahrt in Leningrad. Die Prüfungsfahrt sollte am 10. August beginnen. Weil aber noch nicht alle Wagen erschienen waren, wurde sie um 8 Tage verschoben. In der Zwischenzeit fand eine Automobilausstellung statt, an der auch wir uns beteiligten. Unsere Wagen erregten wegen ihres guten, festen und rassigen Äußeren und der hübschen Lackierung (Aufbau elfenbeinfarbig, Räder rot) das größte Aufsehen.

Nach der Ausstellung wurden die Wagen fahrfertig gemacht und jeder mit 70 Zentnern Sand als Ballast beladen. Am 18. August 1925 wurde nach verschiedenen Ansprachen russischer Regierungsvertreter die Internationale Allrussische Automobil-Prüfungsfahrt „Leningrad-Moskau-Kursk-Moskau “ begonnen.

Es fuhren zuerst die Personenwagen, dann die leichten (1 bis 2 ½ t) und zuletzt die schweren (3 - 5 t) Wagen ab. Während der Abfahrt spielte eine Militärkapelle. Wir starteten um 10 Uhr 10 Minuten vormittags. Unterwegs wurden wir von der Bevölkerung mit Blumen und Obst förmlich überschüttet, was manchmal für die Führer nicht gerade angenehm war, weil ihnen zuweilen ein Apfel oder eine Birne an den Kopf flog. Der erste Wagen, der ausscheiden musste, war der französische 5-t-Latille. Wir kamen um 4 Uhr 10 Minuten am Ziel an, nachdem unsere Wagen ohne jeden Aufenthalt die 195 km lange Fahrstrecke zurückgelegt hatten.

Am nächsten Tag mussten sich alle Teilnehmer um 8 Uhr früh bei ihren Wagen einfinden. Zur Fahrtvorbereitung , d.h. um die Wagen abzuschmieren, den Vergaser zu reinigen und die Motoren warm laufen zu lassen, wurden 15 Minuten Zeit gegeben. Hinter Nowgorod wurde das Gelände hügelig. Der Zustand der Fahrstraße war leidlich, nur die höckerartigen Brücken, eine Erscheinung, die man in Deutschland Gott sei Dank nicht mehr kennt, bereiteten Schwierigkeiten. Nach der Überwindung der Waldaihöhen kamen wir in das zentralrussische Industriegebiet, wo in Wischny-Wolotschek, einer Stadt am Kanalsystem, das die Wolga mit der Newa verbindet, die Fahrt an diesem Tag endete. Die 241 km lange

Strecke bis Nowgorod-Wischny-Wolotschek, die längste Tagesstrecke der ganzen Fahrt, hatten unsere beiden Wagen in 7 Stunden und 10 Minuten zurückgelegt.

Nachdem die Wagen auf dem Marktplatz aufgestellt und hier mit Öl und Brennstoff gefüllt waren, verließen zuerst die Führer und Mechaniker, dann die Kontrolleure und zum Schluss die Kommandanten den Platz, worauf der Wagenpark von den Soldaten der Roten Armee mit aufgepflanztem Seitengewehr abgesperrt und bewacht wurde.

Am 20. August war die Fahrstrecke nur 130 km lang. Wir mussten auch an diesem Tage die merkwürdige Feststellung machen, dass es täglich gerade dann anfing zu regnen, wenn wir Brennstoff und Öl füllten. Um kein Wasser in das Benzin zu bekommen, benutzten wir unsere Taschentücher als Filter; denn wenn jemand wegen Wasser in der Düse unterwegs gezwungen war, zwecks Reinigung anzuhalten, bekam er sofort eine Anzahl Strafpunkte.

Von Twer fuhren wir nach Moskau. Wir legten die 172 km lange Strecke in 5 Stunden und 2 Minuten zurück. Kurz vor den Toren Moskaus war das Tagesziel. An dem Triumpfbogen erwartete uns eine Anzahl russischer Lastwagen mit einer Musikkapelle und den Angehörigen einer Moskauer Fabrik. Für alle Fahrtteilnehmer wurde ein Massenquartier im Hause des Sowjets eingerichtet, das früher das größte Hotel (Metropol-Hotel) am Platz war und in dem sich jetzt Wohnungen für Kommunisten und zu gereiste Gäste befinden.

Der Start am nächsten Tage auf dem Roten Platz vor dem Mausoleum von Lenin fand unter großer Aufmachung statt: Ansprachen wurden gehalten, Musikkapellen spielten flotte Märsche, Militär bildete Spalier, die Polizei sperrte sämtliche Straßen, die zum Platze führten, ab und eine riesige Menschenmenge schrie „hurra“ und „hoch“. Zu den Last- und Personenwagen kamen jetzt noch Motorräder hinzu. Kurz wurde die Gegend sehr stark bergig. Es ging dauernd bergauf, bergab. Steigungen von 100-150 m Höhe waren keine Seltenheit.

Bergauf durfte man möglichst wenig schalten, da selbst dies von den Kontrolleuren sorgfältig notiert und bei der Bewertung des Wagens auf Durchzugsvermögen berücksichtigt wurde. Die Fahrt ging ohne Unterbrechung bis zu einer großen Brücke über die Oka, einem Nebenfluss der Wolga. Es ist dies eine alte Gitterbrücke; oben läuft die Eisenbahn, und unten befindet sich in der Eisenkonstruktion die Fahrstraße. Wegen ihrer Baufälligkeit durften nicht zwei Wagen auf einmal über die Brücke, auch musste über sie ganz langsam gefahren werden. In Tula wurden wir von der Bevölkerung aufs herzlichste begrüßt und mit Musik in die Stadt geleitet, wo wir wieder einmal in einer Schule Quartier bezogen.

Am nächsten Tage, einem Sonntag, starteten wir bei strömendem Regen. Die Fahrt sollte an diesem Tag bis Orel gehen, das 181 km von Tula entfernt liegt. Ungefähr 16 km vor Orel wurde eine neue Brücke über einen Fluss gebaut.

Um den Verkehr aufrecht zu erhalten, hatte man daneben eine Notbrücke errichtet. Der Weg führte eine Chausseeböschung hinunter und darauf mussten wir durch ein höchst sumpfiges Gelände. Es hätte nicht viel gefehlt, so wären die Wagen steckengeblieben. Um diese schwierige Stelle zu überwinden, hatten die meisten Wagen Schneeketten angebracht. Gleich nach der Brücke kam der Aufstieg auf das steile Ufer. Die Fahrstrecke war dermaßen schlüpfrig und ausgefahren, dass die Wagen hin- und hergeschleudert wurden und man alle Gewalt über sie verlor. In Orel fuhren wir nach dem Tanken mit der Straßenbahn in unser Hotel, das vor unserer Ankunft auf Befehl der Regierung alle Gäste hatten schnellstens räumen müssen.

Über den Zustand der Strecke Orel-Kursk, der nächsten Etappe der Prüfungsfahrt, wurde viel gesprochen, nur konnte man nichts Bestimmtes darüber erfahren. Auf jeden Fall stand es fest, dass der Weg besonders schlecht war. Der wirkliche Zustand der Fahrstraße übertraf jedoch unsere schlimmsten Befürchtungen noch um ein beträchtliches. Beim Fatesch-Fluss mussten wir eine ähnliche Stelle passieren wie am Tage zuvor, und die kleine Notbrücke über diesen Fluss, die gar nicht für solche schweren Lasten gebaut war, drohte einzustürzen.

In Kursk wurde uns nach einer einwöchigen ununterbrochenen Fahrt endlich einmal ein wohlverdienter Ruhetag gegeben. Fast alle Fahrtteilnehmer wurden in einem Hotel einquartiert, in dem leider das Bettzeug und die Bettstellen voll von Wanzen waren, infolgedessen die meisten gar nicht zum Ausruhen kamen. Uns gelang es zum Glück, bei

einer deutschen Kolonistenfamilie Unterkunft zu finden, wo es natürlich kein Ungeziefer gab. Da wir die letzten Tage fast dauernd unter Regen und im Schmutz gefahren waren, bedeckte die Wagen eine dicke, feste Lehmschicht. Wir wollten den Einwohnern von Kursk zeigen, wie unsere Lastautos in Wirklichkeit aussahen. Darum wuschen wir sie.

Die Rückfahrt nach Moskau war noch schwieriger als die Fahrt von Moskau nach Kursk. Es regnete ohne aufzuhören. Durch die Windschutzscheiben konnte man nichts sehen. Trotzdem durfte man nicht langsamer fahren, weil die vorgeschriebene Zeit eingehalten werden musste. Wenn man in voller Fahrt in ein großes Loch geriet, wurde im Wagen alles durcheinander geworfen. Einer unserer Kontrolleure, der sich nicht genügend am Sitz festgehalten hatte, wurde so stark in die Höhe geschleudert, dass er mit dem Kopf gegen die Decke stieß und sich später vom Arzt verbinden lassen musste. Am Abend kamen wir vollständig durchnässt und durchfroren in Orel an. Auf dieser Fahrt hat sich so mancher Fahrer und Kontrolleur stark erkältet. Besonders schwer hatten die zu leiden, die auf amerikanischen Wagen, die ohne Führerhaus sind, saßen.

Auf der Fahrt von Orel nach Tula hatten wir besseres Wetter. Darum kamen wir an diesem Tage schneller und ungehinderter voran als am Tage zuvor.

Von Tula, unserem vorletzten Etappenpunkt, ging es am Freitag nach Moskau. Diese Strecke wurde von uns mit einer Stundengeschwindigkeit von 35 km zurückgelegt, überhaupt wurde an den letzten beiden Tagen der Prüfungsfahrt immer „sehr schnell“ gefahren. Wir erreichten das Endziel bei Moskau gegen 2 Uhr nachmittags. Hier sammelte sich die ganze Kolonne, und wir fuhren nun alle geschlossen vor dem Kreml auf, wo zur Begrüßung der Fahrtteilnehmer Ansprachen gehalten wurden.

Damit war die große russische Zuverlässigkeitsfahrt, die größte und an Bedingungen schwerste derartige Veranstaltung der Welt, abgeschlossen, und man brauchte nur noch auf die Auswertung und die Preisverteilung zu warten. An einem der folgenden Tage wurden unsere Wagen von der technischen Kommission abgenommen. Man untersuchte sie genau so sorgfältig wie zu Beginn der Fahrt. Trotz der langen und unter den ungünstigen Bedingungen zurückgelegten Strecke konnte man aber an den beiden Komnickwagen keine, auch nicht die geringste Abnützung feststellen. Nach dieser letzten Prüfung wurden dann alle von der Rennleitung freigegebenen Lastwagen der russischen Handelsgesellschaft Autopromtorg übergeben

Die Ergebnisse der Prüfungsfahrt wurden auf dem Bankett nach einer längeren Ansprache des Regierungsvertreters Jenukidse und einem Filmvortrag über die Stadt verkündet. Während von den Personenkraftwagen überhaupt keiner strafpunktfrei blieb, kamen nur ganz wenige Teilnehmer an der Lastwagenkonkurrenz mit einem Wagen strafpunktfrei durchs Ziel. Nur die beiden 3 ½ t - Komnick-Lastwagen Nr. 124 und 125, normale, eben erst fertig gestellte Serienwagen, erzielten beide völlige Strafpunktefreiheit und errangen damit den Sieg über alle aus Deutschland, Russland, Österreich, Amerika, England, Frankreich, Italien und der Tschechoslowakei erschienenen Wagen.



Bild 85: Einer der beiden siegreichen Komnicklastwagen aus Elbing im Jahre 1925 in Leningrad

Sie wurden mit dem Ersten Preis für beste Gesamtleistung ausgezeichnet. Als äußere Anerkennung wurde uns eine kostbare silberne handgehämmerte Obstschale mit einem herrlichen Kristallaufsatz überreicht.

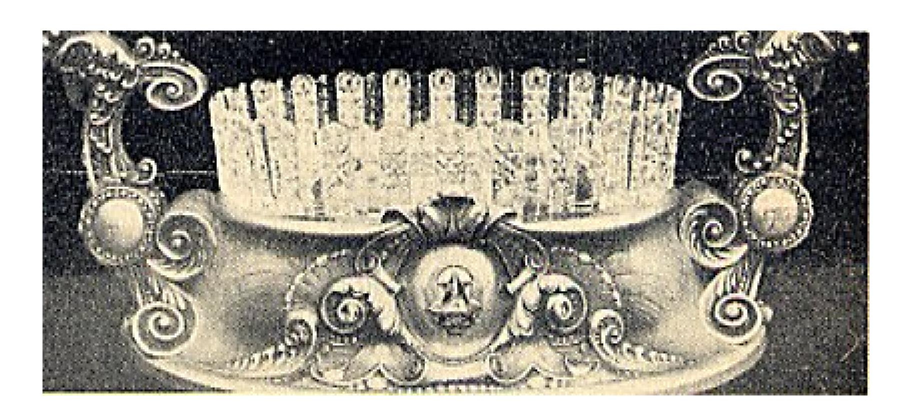


Bild 86: der Preis

Wir konnten die Heimreise antreten. Über Leningrad, wo wir uns von unseren beiden Wagen, die in den Besitz der Kommunalverwaltung Moskaus übergegangen waren, trennten, gelangten wir nach einer Seefahrt von drei Tagen nach Stettin.

Von hier fuhren wir nach Elbing, wo wir als Sieger der großen internationalen Fahrt freudig begrüßt wurden.“

Nach dem Fahrtbericht Otto Komnicks (in Krüger, Emil: Elbing. Eine Kulturkunde auf heimatlicher Grundlage. Elbing: 1930, 224 Seiten, S. 122-128) Verlag Léon Saunier’s Buchhandlg.



Bild 87 : Werbekarte der Firma Komnick - nach Bild Nr. 57 angefertigt

6. Teil oder Index

6. Teil: Bankrott, Neubeginn, 2. Weltkrieg (1939 - 1945)



KOMNICK-WERKE

AUTOMOBILFABRIK

MASCHINENFABRIK

AUTOMOBILFABRIK

FERNSPRECH-ANSCHLÜSSE:
3651 - 3655
DRAHTANSCHRIFT:
AUTOFABRIK.
A.B.C. CODE 5TH EDITION.
LIEBERS
TELEGRAFENSCHLÜSSEL.

ZAHLUNGEN:
GIRO-KONTO BEI DER REICHSBANK
DEUTSCHE BANK, ELBING
LANDESBANK
DER PROV. OSTPREUSSEN, ELBING.

POSTSCHECKKONTO:
STETTIN 13250

SCHUTZ MARKE

Automobilfabrik Komnick A.-G.

SCHUTZ MARKE

Ihre Zeichen *Ihre Nachricht vom* *Unsere Zeichen* ELBING, den 9. April 1930.

Abt.

Betreff

Bild 88: Briefkopf der Automobilfabrik Komnick AG von 1930

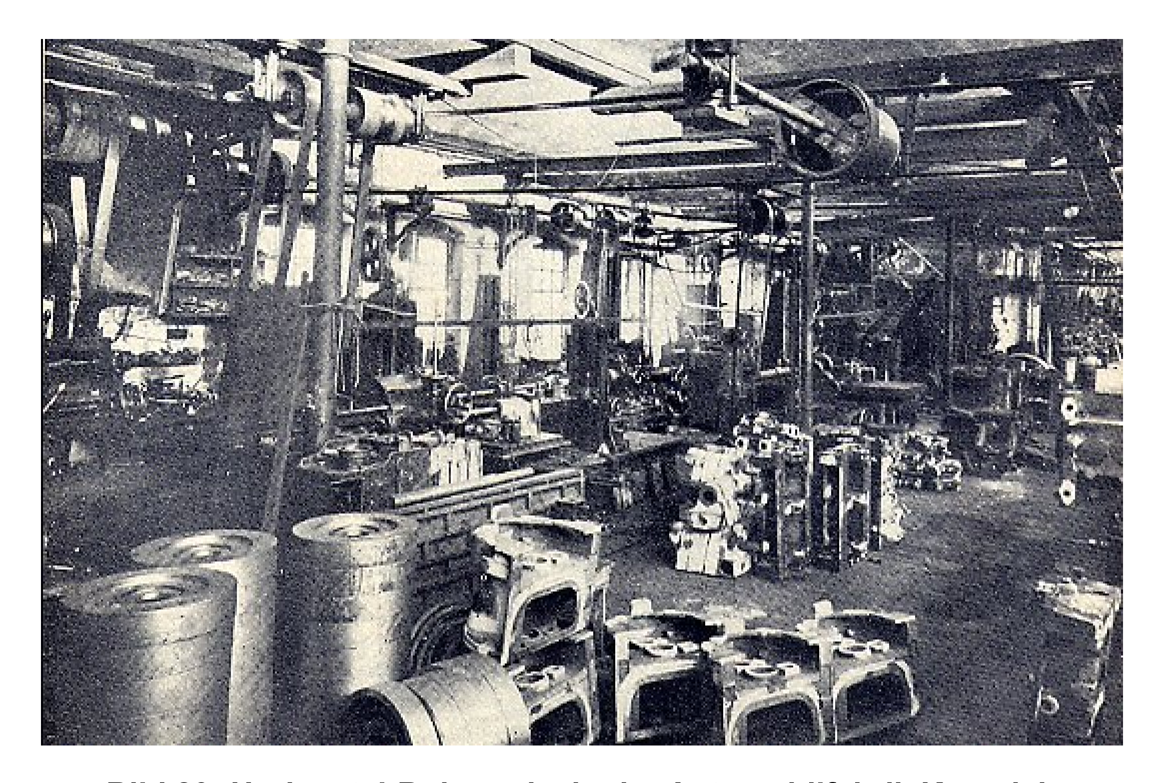


Bild 89: Horizontal-Bohrwerke in der Automobilfabrik Komnick

Bild 90: Revolverautomaten zur Massenherstellung von kleinen Maschinenteilen in der Automobilfabrik

Bild 91: Die Kontrollabteilung in der Automobilfabrik Komnick

Anlässlich des 70. Geburtstages von Dr. Ing. eh. Franz Komnick, am 27. November 1927, verkündete die Stadt Elbing den Beschluss, eine Straße an der Maschinenfabrik nach ihm zu

benennen.

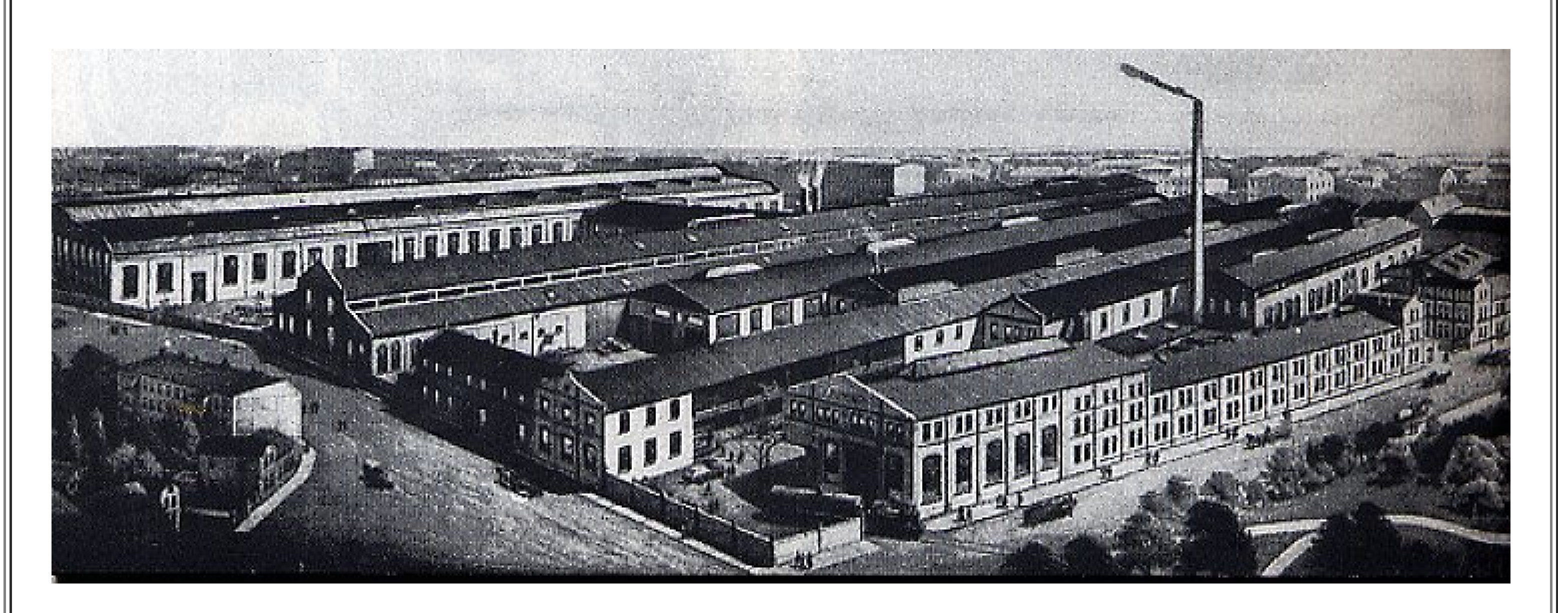


Bild 92: Die Maschinenfabrik Ecke Komnick-/Herrenstraße

Die schlechte Wirtschaftslage in Deutschland führte auch bei der Maschinenfabrik von 1924-1929 zu Verlusten. Bei der Automobilfabrikation war die Auftragslage gut, wenn auch die Jahresproduktion von 500-600 Fahrzeugen auf die Dauer zu gering war. Eine Steigerung der Produktion und eine damit verbundene Kostensenkung wäre nur durch eine Umstellung von Handarbeit auf Fließbandfertigung möglich gewesen. Fast 2.000 Beschäftigte standen auf dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise in den Diensten der Komnick-Werke. Die Firma wurde hart getroffen, hatte doch Franz Komnick seine Gewinne jahrelang immer wieder in sein Unternehmen investiert und dabei die Bildung finanzieller Rücklagen fast völlig außer acht gelassen. Trotz der gewaltigen finanziellen Einbußen versuchte Komnick, den Entwicklungsstand seiner Nutzfahrzeuge stets auf höchstem Niveau zu halten. So wurde etwa der Sechszylindermotor überarbeitet und leistete nun 90/100 PS bei 1.600 U/min. Auf dem Komnick-Stand während der DAMA 1928 war dieser Motor, eingebaut in einen Bus und einen LKW, die einzig echte Neuheit.



Bild 93: Komnick-Omnibusse in Taschkent (Usbekistan, UdSSR), ca. 1928

Das Jahr 1929 bescherte allen LKW-Typen Luftbereifung, geschlossene Fahrerhäuser und serienmäßig Vierradbremsen. Trotz aller Anstrengungen auf technischem Gebiet verschlechterte sich

die Lage bei Komnick in finanzieller Hinsicht zusehends, so daß 300 Arbeiter entlassen werden mussten.

Staatliche Kredite oder Bürgschaften sollten in dieser Region die Wirtschaft unterstützen. In die Automobilfabrik wurden deshalb von Berlin aus Wirtschaftsprüfer entsandt. Auf Grund ihrer, in wochenlanger Arbeit erstatteten Rentabilitätsgutachten schien um die Jahreswende 1929/30 alles in Ordnung zu sein. Franz Komnick konnte danach in absehbarer Zeit mit einem größeren Staatskredit oder vom Staate garantierten Kredit rechnen; der Garant sollte die Preußische Staatsbank sein. Dieser Kredit über 667 000 Reichsmark wurde ganz plötzlich ohne nähere erläuternde Angaben in der 2. Märzhälfte 1930 zurückgezogen oder angehalten. Dadurch musste das Werk natürlich sofort in große Schwierigkeiten geraten.

Am 2. April 1930 wurde ein Antrag auf Einleitung eines Konkursverfahrens gestellt. Leider wurde durch die finanziellen Verflechtungen und Verpflichtungen auch die Maschinenfabrik in den Konkurs hineingezogen. Später stellte es sich heraus, dass allein schon die großen Vorräte an Roh-, Halb- und Fertigmaterial und sonstige verwertbare Lagerbestände zur Deckung aller Verpflichtungen ausgereicht hätten . Auf einen Vergleich wären wohl die meisten Gläubiger eingegangen, da die Firma überall großes Vertrauen genoss.

Es war der schwerste Schlag, der Franz Komnick treffen konnte. Wie es seiner ganzen Art entsprach, ging es ihm dabei weniger um seine eigene Person und seine persönlichen Verluste, als um die Fabriken, die er in Elbing in 33 Jahren langer Arbeit mit unendlicher Mühe und rastlosem Fleiß aufgebaut hatte. Es war ihm sehr bitter, dass nun plötzlich alle Räder stillstanden. Dazu kam das Gefühl, dass ein solches Ende eigentlich gar nicht nötig gewesen wäre.

Es ist nach dem Verlust sämtlicher Akten und nach dem Tode der Beteiligten heute nicht mehr mit Sicherheit festzustellen, welche Gründe Berlin veranlassten, nach dem positiven Abschluss aller Betriebsprüfungen die Automobilfabrik plötzlich als "nicht lebensfähig" zu erklären.

Man wollte schon etwas für die ost- und westpreußische Großindustrie tun, aber man wollte gewissermaßen der Einfachheit halber nur ein Werk halten und es mit Millionen-Mitteln als staatlichen Betrieb aufziehen, und zwar die Elbinger Schichau-Werke. Die beiden anderen Eisen-Großbetriebe, die an die 100 Jahre alte Königsberger "Union-Gießerei" und Komnick mussten eben geopfert werden. Sie mussten dann reif dafür sein, irgendwie mit dem Staatsbetrieb Schichau vereinigt zu werden.

Die Ferdinand-Schichau-Werft in Elbing kaufte dann auch von der Maschinenfabrik den Produktionszweig "Kalksandsteinwerke" auf und firmierte mit diesem Teil dann als Maschinenfabrik Komnick GmbH.

Der inzwischen 73-jährige Franz Komnick resignierte nicht. Er war aus anderem Holze geschnitzt. In ihm lebte die Zähigkeit der alten Bauerngeschlechter aus der Elbinger Niederung. Mit Hilfe seines Sohnes Dipl.-Ing. Hans Komnick konnte er im Jahr 1931 einen neuen Anfang wagen. Die Familiengesellschaft F. Komnick & Söhne GmbH wurde gegründet. In den alten Hallen des ehemaligen Elbinger Flugplatzes wurden Fahrzeuge aller Art repariert und wieder Dampfmaschinen, Schrotmühlen und Rohölmotoren hergestellt. Außerdem wurde wieder mit der Autoproduktion begonnen. Von den Behörden war es besonders das Reichspost-Ministerium, das dem neuen Unternehmen auf Grund der früheren guten Erfahrungen eine weitgehende Unterstützung zuteil werden ließ: Omnibusse, Telegrafen-Bautruppwagen und Schlepper wurden laufend zur Grundüberholung eingeliefert. Schwer war besonders die Beschaffung der Ersatzteile, denn die Autofabrik war mittlerweile mit allem Zubehör von der Lastwagenfabrik Büssing erworben worden, die damit auch über das große Lager von Ersatzteilen verfügte.

Sohn Otto Komnick leitete nach dem Neubeginn das Werk II. In Zusammenarbeit mit der Firma Krupp in Essen wurden LKW- und Omnibus-Spezialaufbauten, LKW-Pritschen, Kühler und landwirtschaftliche Erntemaschinen hergestellt.

Im Jahre 1934 musste der alte Flugplatz geräumt werden, da der Flugbetrieb wieder aufgenommen werden sollte. Glücklicherweise konnte die Firma wieder auf das von der Stadt Elbing zurückgekaufte Gelände der alten Maschinenfabrik zurückkehren.

Aufgrund der Zusammenarbeit mit Krupp hatten Komnick & Söhne als deren Zulieferer die LKW-Werksvertretung übernommen. Im PKW-Bereich hatten sie die gleichzeitige Vertretung von BMW, Ford, Hans-Loyd und Fiat. So etwas wäre auf dem heutigen PKW-Markt undenkbar. 1939 wurde Komnick zur VW-Hauptwerkstatt für Ost- und Westpreußen ernannt. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges war die Wehrmacht der größte Auftraggeber für die Marke VW.

Am 1. Dezember 1938 starb Franz Komnick im Alter von 81 Jahren an den Folgen einer Lungenentzündung. Seine Leiche wurde in dem mit schwarzem Tuch ausgeschlagenen Musikzimmer aufgebahrt, an dessen Wand sein von Meisterhand geschaffenes Bild in Lebensgröße herabblickte. Die Belegschaft nahm Abschied von ihrem Seniorchef, indem sie am Sarge vorbeizog. Am Vormittag des 4. Dezember, einem grauen Wintertage, wurde der Sarg vom Fischervorberg den langen Weg durch die Stadt hinaus zum Friedhof der Gemeinde zu den Heiligen Drei Königen überführt. Da auch die gesamte Belegschaft folgte, war es ein so langer Zug, wie ihn Elbing wohl seit Jahrzehnten nicht mehr gesehen hatte. Dort auf der Höhe des schön gelegenen Friedhofes, wo schon zwei seiner Kinder ruhten, fand Franz Komnick seine letzte Ruhestätte. Seine Gattin starb sechs Jahre später am 16. Januar 1945. Beiden blieb es erspart, den Untergang des Unternehmens und der Heimat im Zweiten Weltkrieg mitzuerleben.



Bild 94: Grabstein von Franz Komnick

Auf dem ehemaligen Friedhof der Drei-Königen Gemeinde am Baumschulenweg hat man ein Lapidarium errichtet auf dessen Gedenktafel in deutscher und polnischer Sprache steht: "zum Gedenken der in Elbing bis 1945 verstorbenen Bürger." Der einzige Stein, der noch direkt auf der alten Grabstelle am Südrand des Friedhofes steht, ist der von Dr. Ing. e.h. Kommerzienrat Franz Komnick.

Bis zum 23. Januar 1945 wurde bei Komnick gearbeitet. Viele Mitarbeiter mussten direkt von ihrem Arbeitsplatz in Richtung Westen fliehen. Der letzte Lastkraftwagen der Komnickwerke, ein geschlossener Lieferwagen der Molkerei H. Schroeter, der in Elbing die Filialen bis Kriegsende belieferte, ging mit dem inzwischen verstorbenen Chauffeur Matthies Ende Januar 1945 von Elbing nach Schwerin auf die Flucht. Mit ihm fuhren Mitarbeiter der Firma H. Schroeter in den rettenden Westen. Von Schwerin ging es, kurz bevor die Russen kamen, weiter in die Lüneburger Heide nach Oldenstadt. Der alte Komnick brauchte auf 100 km 56 Liter Benzin und wurde im Krieg auf Holzgas umgestellt.

Wenn kein anderer Wagen wegen des damaligen nassen Tankholzes mehr lief, der Komnick sprang immer an und schleppte von Schwerin drei andere größere Fahrzeuge der Molkerei H. Schroeter in die Lüneburger Heide. Birkenholz wurde oftmals im Walde geschlagen und sofort in den Tankkessel geschüttet. Wenn manchmal das Wasser aus dem Holzgaskocher tropfte, die Komnickmaschine lief trotzdem. Als es dann 1946/47 keine Reifen in dieser ausgefallenen Größe mehr gab, hatte auch für

den Veteranen der Komnick-Werke im rettenden Westen die Abschiedsstunde geschlagen.

Mit Einnahme der Stadt Elbing durch die Rote Armee im Januar/Februar 1945 endete die wechselvolle Geschichte der Firma Komnick in Elbing.

Leider gibt es in unseren Museen keine Maschinen und Fahrzeuge der Firma Komnick zu sehen. Nur ein Sammler in Mecklenburg hat noch einen Schlepper von 1925, mit dem er noch gelegentlich fährt.

7. Teil oder Index

7. Teil: Büssing NAG (1931-1945):

Die Automobilfertigung ging nach dem Zusammenbruch im März 1931 auf die Firma Büssing-NAG Vereinigte Nutzkraftwagen AG in Braunschweig über, die 35 Arbeitskräfte von Komnick übernahm.

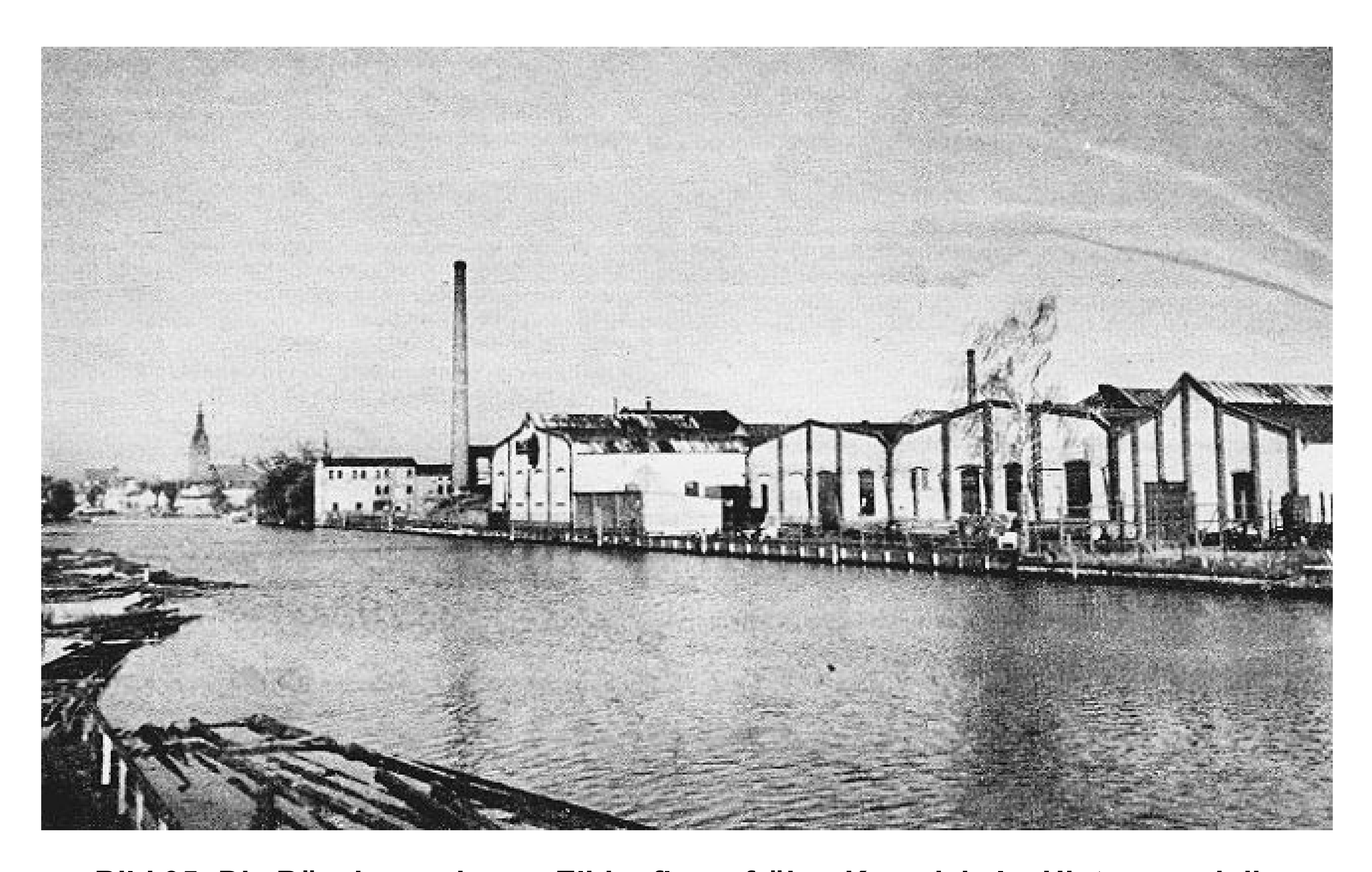


Bild 95: Die Büssingwerke am Elbingfluss, früher Komnick. Im Hintergrund die Nikolaikirche.

Zunächst wurde nur der landwirtschaftliche Schlepperbau betrieben, sowie die Ersatzteillieferung für die im Verkehr befindlichen Komnick-LKW. Außerdem diente der neue Standort dem Zweck, die in Braunschweig, Leipzig und Berlin Oberschöneweide hergestellten Produkte auch in Ost- und Westpreußen zu vertreiben, und als Stützpunkt für den Kundendienst.



Bild 96: VDA - Umzug 1932 in Elbing. (VDA = Verein für das Deutschtum im Ausland)

"Büssing NAG auch in Ostpreußen führend" steht auf diesem Büssing - Lastkraftwagen.



Bild 97: Komnick-Reklame für Zugmaschinen

In den ersten Jahren baute Büssing in Elbing auch den Komnick-Schlepper mit 4-Zylinder-Motor, der sich in Ost- und Westpreußen gut verkaufen ließ. Später wurde der Schlepper mit dem vom Stammhaus hergestellten Dieselmotor LD4 ausgerüstet und damit der Dreschmotor

im Nordosten des Reiches eingeführt. Die Büssing NAG errichtete in ihrem "Werk Osten" in Elbing ein Karosseriewerk. Von Braunschweig wurden die fertigen Fahrgestelle anliefert, um dann in Elbing karossiert zu werden.



Bild 98: In den Montagehallen erhielten die Fahrgestelle der Büssing-Busse ihre Karosserieaufbauten.

Mit einem Stamm guter Fachkräfte war es möglich, die Fahrzeuge so zu konstruieren, dass im Jahr 1936 erstmalig die Automobilausstellung in Berlin beschickt werden konnte, nachdem auf der Ostmesse in Königsberg ähnliche Erzeugnisse vorgeführt worden waren.



Nr. 99: Ein Bus für die Deutsche Reichspost.

Büssing-NAG 502 N, 1936 - 110/120 PS, 6 Zylinder - Diesel, Aufbau: Büssing, Elbing

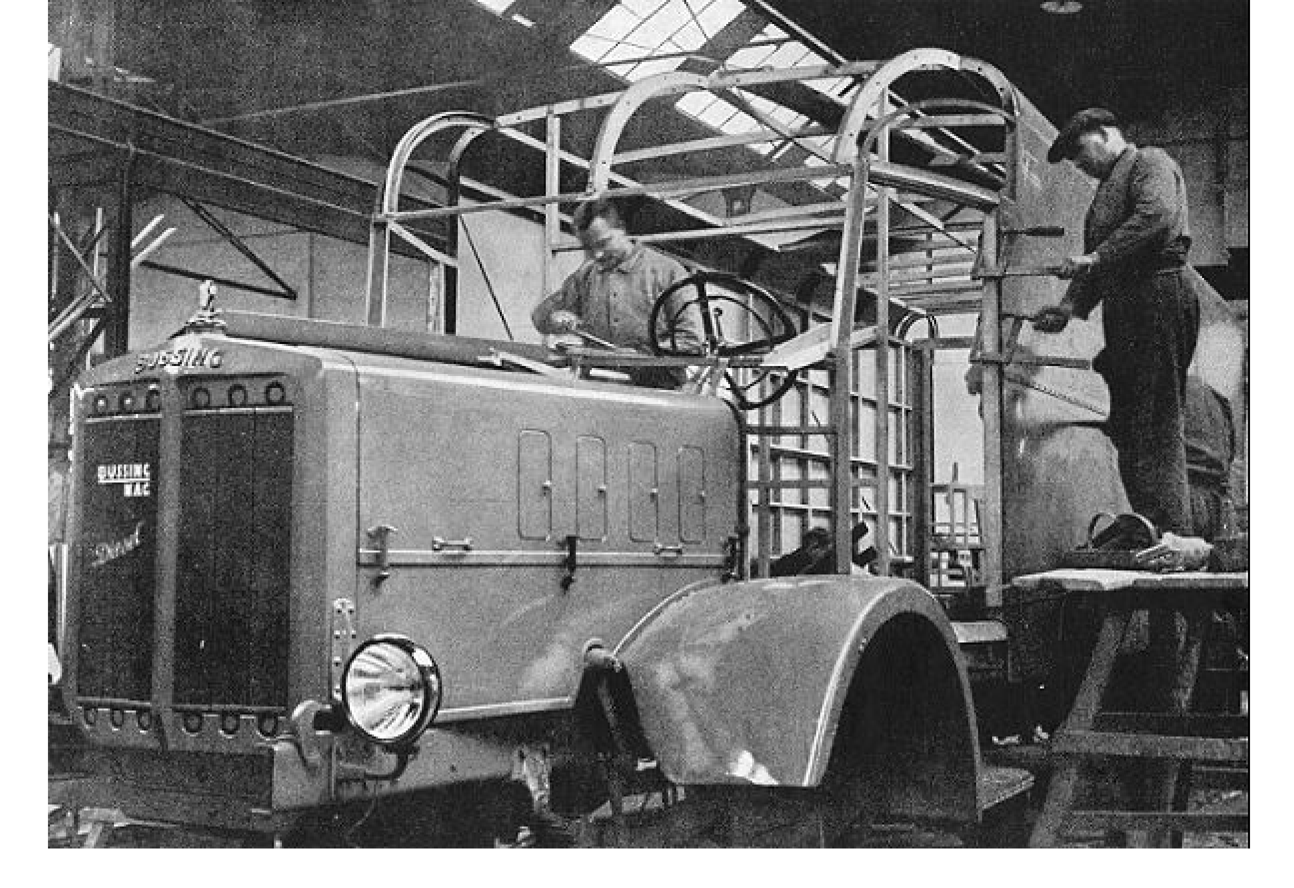


Bild 100: In den Werken der Büssing-NAG in Elbing:

Fertigstellung der Karosserie eines Ferntransportwagens. Foto des Werkfotografen.

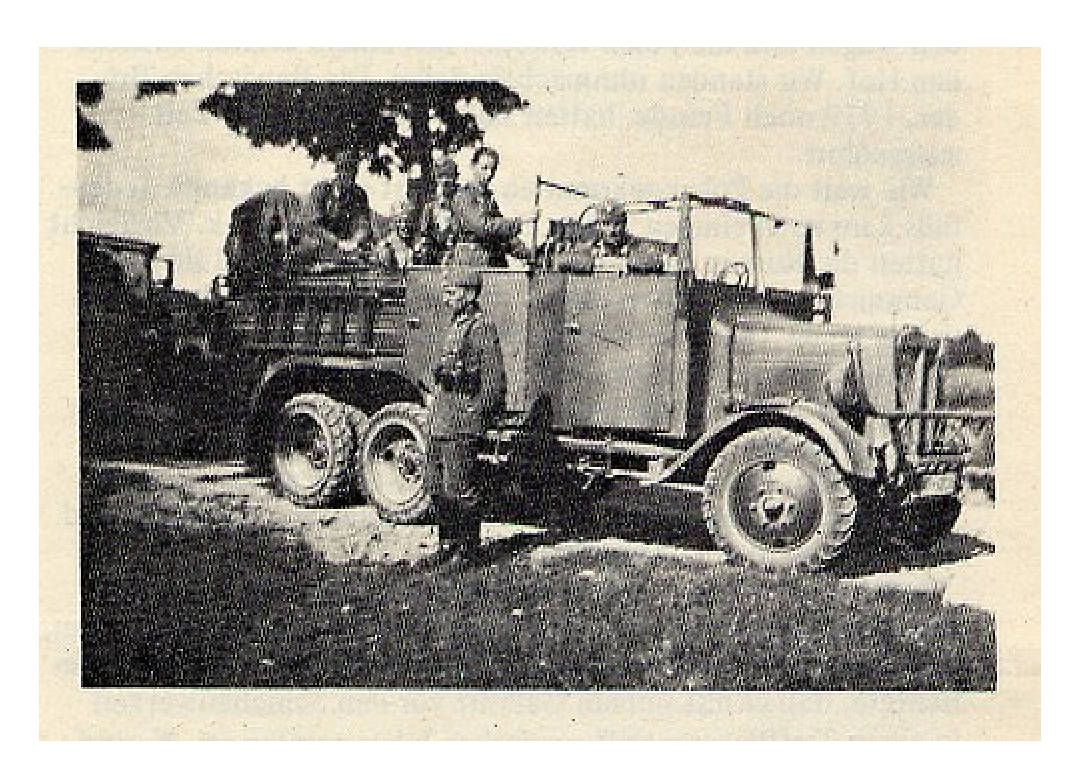


Bild 101: Bespannter und motorisierter Fernsprechzug (Dreiachser-Büssing)

Büssing baute außer normalen Bussen auch Doppeldecker. Die entsprechenden Fahrzeuge verließen Elbing 1938/39. Größere Stückzahlen wurden nach Hamburg, München und Braunschweig geliefert.



Bild 102: Büssing-Elbing 900N Doppeldecker Baujahr 1938 (Hamburger Hochbahn AG 1979)



Bild 103: Ansichtskarte mit einem Büssing-Bus der Haffuferbahn A.G.

Zur Förderung des Personenverkehrs hatte die Haffuferbahn AG 3 Busse angeschafft und Zubringer nach Groß Röbern, Reimannsfelde und Tolkemit eingerichtet. Auf dem Bild steht ein Bus vor dem Forsthaus Panklau. Rechts im Hintergrund der Betriebsleiter Otto Rieseler mit einem Ingenieur aus Königsberg, ganz links Förster Ernst und daneben der Busfahrer bei der Abnahmefahrt des von der Firma Büssing gelieferten Busses.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges baute Büssing in Elbing gepanzerte Achtrad - Mannschaftswagen und für den zivilen Sektor Omnibusse, Trambusse und Busanhänger.



Bild 104: Der neue Büssing-Trambus aus Elbing vor dem Rathaus

Bild 105: Der neue Büssing-Trambus vor der Marienburg

Im Lauf der Kriegsjahre ging die Entwicklung in Richtung auf den Antrieb mit Leuchtgas und Holzgas. Das Elbinger Werk war die Verkaufszentrale für Büssing in Ost- und Westpreußen.

Seit etwa 1935/36 war dem Elbinger Werk ein Verkaufsbüro mit Reparaturwerkstatt in Königsberg/Pr. angegliedert. Neben der Produktion erlangten die Reparaturwerkstatt für LKW u. Omnibusse und die vorbildliche Lehrwerkstatt einen hervorragenden Ruf.



Die Lehrlinge des Büssing-Werkes Osten - Elbing im März 1938. Dieses Bild schickte uns Alfred Stein aus 8070 Ingolstadt, Am Ochsenanger 8, der damals selbst Lehrling bei Büssing war und ebenfalls auf der Aufnahme abgebildet ist.

Bild 106: Die Lehrlinge des Büssing-Werkes Osten - Elbing im März 1938



Bild 107: Ein Bild von der Damen-Sportmannschaft der Firma Büssing NAG, Werk Osten, das etwa 1943 in Vogelsang aufgenommen wurde.

Als in Elbing am 23. Januar 1945 die ersten Panzer der Roten Armee durch die Straßen fuhren, lief noch die Produktion. Einige fahrbereite Busse, die kurz vor der Auslieferung standen, konnten noch mit Frauen und Kinder von Werksangehörigen in Richtung Westen auf den Weg geschickt werden, aber auch sie erreichten nur teilweise ihr Ziel.

Damit wurde der so erfreulichen Entwicklung des Werkes Elbing, das ursprünglich den Namen "Werk Osten" trug, ein Ende gesetzt.

Aus der Verbundenheit zur Büssing Nutzkraft GmbH heraus haben viele Elbinger Belegschaftsmitglieder auf der Flucht den Weg nach Braunschweig gefunden und zählten mit zu den ersten Arbeitskräften des in Braunschweig - Querum wiedererrichteten Karosseriewerkes.

8. Teil oder Index

8. Teil: Zum Tode von Dipl. Ing. Hans Komnick (1972)

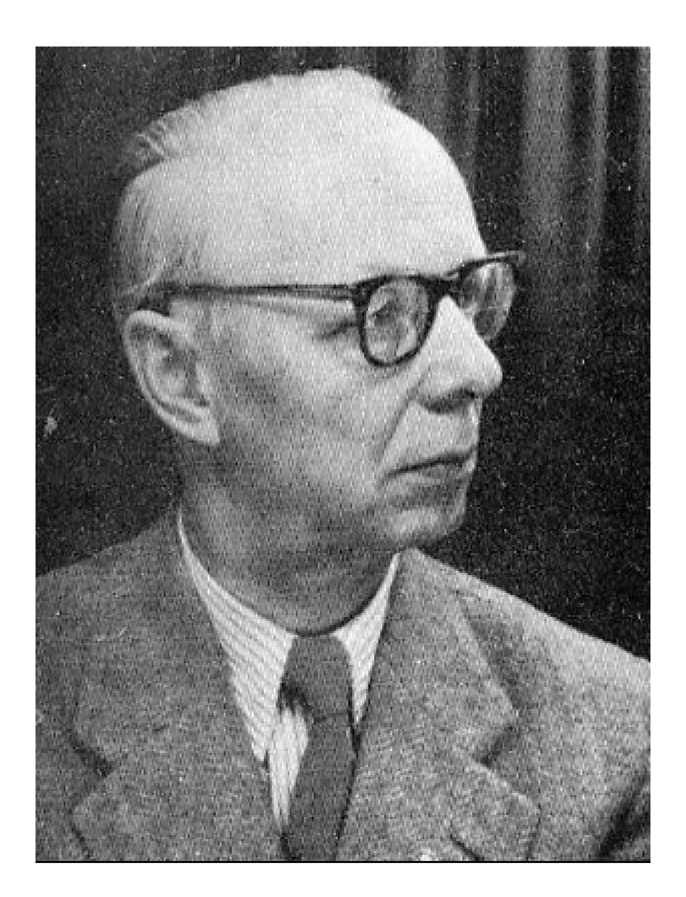


Bild 108: Foto von Hans Komnick

Am Sonnabend, den 2. Dezember 1972, verstarb nach längerem, schwerem Leiden Herr Hans Komnick, der bis Januar 1945 als letzter Chef und Hauptgesellschafter an der Spitze der Komnick-Werke stand. Hans Komnick wurde am 30. Mai 1901 als sechstes Kind des bekannten ostdeutschen Industriellen und Gründers der Komnick-Werke, des Königl. Preuß. Kommerzienrats Dr. Ing. e.h. Franz Komnick und seiner Ehefrau Emma, geb. Pohlmann in Elbing geboren. In seine frühe Kindheit fiel die Gründung Automobilfabrik Komnick A.G. im Jahre 1907. Als junger Mann erlebte Hans Komnick den Ersten Weltkrieg, an dem er in seiner letzten Etappe noch als Kriegsfreiwilliger und Freikorpskämpfer zum Schutze der ostdeutschen Heimat aktiv teilnahm.

Nach seinem Abitur an der Heinrich von Plauen-Schule in Elbing ging Hans Komnick zum Studium des Maschinenbaus an die TH in Danzig. Als Student konnte er den stolzen Augenblick erleben, dass diese renommierte ostdeutsche Hochschule seinem Vater in Anerkennung um dessen Verdienste für die industrielle Entwicklung des deutschen Ostens und besonders des Automobilbaus die Ehrendoktorwürde verlieh. Im Jahre 1929 bestand Hans Komnick sein Examen als Diplom-Ingenieur. Im Oktober desselben Jahres heiratete er Dagmar Rohdé, die Tochter eines dänischen Schiffbauingenieurs aus Kopenhagen, die er während seiner Studentenjahre in der Akademischen Sportverbindung in Danzig kennengelernt hatte. Unmittelbar nach der Hochzeit fuhr das junge Ehepaar in die Vereinigten Staaten, wo Hans Komnick die dortige Automobilindustrie kennenlernen wollte. Doch schon kündigte sich drohend die schwere Weltwirtschaftskrise an. Noch auf der Überfahrt auf dem Hapag-Lloyd-Dampfer München erlebte das junge Paar den schicksalsschweren Schwarzen Freitag, der das Ende einer Epoche blühenden wirtschaftlichen Wachstums einleitete.

In Amerika erreichte Hans Komnick dann auch die Nachricht, dass sein väterliches Unternehmen in Elbing in schwere wirtschaftliche Bedrängnis geraten war. Nach einjährigem Aufenthalt in den USA entschloss sich Hans

Komnick zur Rückkehr. In Elbing fand er eine schwierige Situation vor. Die Automobilfabrik hatte ihre Produktion einstellen müssen, die Maschinenfabrik befand sich im Vergleich, und einige tausend Mitarbeiter von Komnick und anderen Elbinger Werken litten als Arbeitslose bittere Not. Doch Hans Komnick war nicht der Mann, der sich von diesem Schicksalsschlag entmutigen ließ. Anstatt eine ihm angebotene sichere Beamtenkarriere zu wählen, entschloss er sich zusammen mit seinem damals schon 74-jährigen Vater den Neuaufbau der Komnick-Werke zu wagen. In den Hallen des Fliegerhorstes in Elbing und später in der Maschinenfabrik in der Herrenstraße wurde wieder mit der Arbeit begonnen.

Auch am Fischervorberg konnten einige Hallen der Automobilfabrik wieder in Betrieb genommen werden und bildeten das sogenannte Werk II. Zu den Automobilvertretungen nebst modernem Reparaturwerk traten bald weitere Geschäftstätigkeiten, wie der Karosseriebau, die Holzverarbeitung, ein großes Reifenrunderneuerungswerk sowie eine moderne Großtankstelle am Holländer Tor.

Vorbereitungen waren im Gange, um den Bau von Kalksandsteinpressen und -Anlagen wieder aufzunehmen, durch die die frühere Maschinenfabrik Komnick Weltruhm erlangt hatte. Am 1. Dezember verstarb Kommerzienrat Franz Komnick, und Hans Komnick trat an die Spitze des Unternehmens.

Über allem stand für Hans Komnick jedoch die Sorge für das Wohl der ihm anvertrauten Mitarbeiter. Für ihn war es selbstverständlich, dass die zahlreichen, im Werk beschäftigten Kriegsgefangenen aller Nationen in diese Fürsorge eingeschlossen waren und ein menschenwürdiges Dasein führten, oft genug zum Missfallen der damaligen politischen Instanzen.

Im Januar 1945 starb Frau Emma Komnick, die Gattin des Firmengründers. Eine eindrucksvolle Trauerkundgebung führte noch einmal die Familie, die Mitarbeiter des Werkes sowie zahlreiche Freunde des Hauses Komnick zusammen. Mitten in die Feierlichkeiten brach der russische Panzervorstoß hinein und brachte das bittere Ende. Hans Komnick harrte als letzter in seinem Werk aus, als die Panzergranaten schon im Werksgelände detonierten. Er wusste, dass alles verloren war, doch seine eigene Sicherheit galt ihm wenig. Erst als der letzte noch fahrbereite Lastwagen mit Werksangehörigen und deren Familien die Fahrt in den rettenden Westen angetreten hatte, verließ auch Hans Komnick sein Werk, das ihm zugleich sein "Lebenswerk" bedeutet hatte.

Die Nachkriegszeit verbrachte Hans Komnick mit seiner Familie unter schwierigen Verhältnissen im damals völlig zerstörten Köln. Ein Neuanfang der Komnick-Werke im Westen war nicht mehr möglich. Im Jahre 1952 fand Hans Komnick jedoch ein neues Aufgabenfeld bei der Neugründung der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der früheren Technischen Nothilfe. Interessante Aufgaben führten ihn nach Godesberg, Nürnberg, Kiel und Hannover, wobei ihm sein großes Fachwissen im Kraftfahrzeugwesen sehr zustatten kam. Im Jahre 1966 trat Hans Komnick in den wohlverdienten Ruhestand und zog mit seiner Frau in die Nähe von Mannheim, wo sein Sohn und seine Tochter wohnten. Hier konnte er auch im Mai 1971 im Familienkreise seinen 70. Geburtstag feiern. Doch schon im Herbst desselben Jahres, während einer Fahrt zu Freunden aus der Heimat, die Hans Komnick nach wie vor am Steuer seines schnellen Wagens unternahm, traten die ersten Anzeichen jener heimtückischen Krankheit auf, die er mit großer Tapferkeit und ungebrochenem Lebensmut ertrug, bis er am Abend des 2. Dezember 1972 von seinem Leiden erlöst wurde.

Mit Hans Komnick ist ein Mann dahingegangen, der sich auszeichnete durch Charakterstärke und Pflichtgefühl, gepaart mit menschlicher Güte und einem nie versiegenden Lebensmut - ein echter Preuße. Sein Andenken soll uns unvergessen bleiben.

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei Herrn Franz Komnick, dem Sohn von Dipl.-Ing. Hans Komnick und dem Enkel des Firmengründers bedanken. Er hat mir viel über die Firmengeschichte erzählt und bereitwillig alle meine Fragen beantwortet.

Franz Komnick weilt leider nicht mehr unter uns. Er verstarb am 13. August 2007, dem 46. Jahrestag des Berliner Mauerbaus.



Bild 109: Diplomkaufmann Franz Komnick und Enkel des Firmengründers

Das Farbfoto wurde uns von Franz Komnick zur Verfügung gestellt.

9. Teil oder Index

9. Teil: Entdeckung in Frankreich (2005)

Ein alter Komnick - Schlepper erfreut Museumsbesucher in Burgund

---

Herr Rudolf Reiber aus Weil der Stadt entdeckte in den Pfingstferien 2005 im **Musée da la Machine Agricole Ancienne de Saint-Loup** (einem Museum für alte Landmaschinen in der Nähe von Auxerres in Frankreich) einen alten gelben Komnick - Schlepper. Das in die Jahre gekommene Fahrzeug weckte seine Neugier und seinen Forscherdrang, so dass er alle Hebel in Bewegung setzte, um an Informationsmaterial über den Schlepper und die Firma Komnick aus Elbing zu kommen.

Zunächst lernte er über Hinweise auf die "Schlepperfreunde" beim 1. Schleppertreffen in Weil der Stadt und anschließenden Nachforschungen im Internet den Enkel des Firmengründers, Herrn Franz Komnick kennen. Dieser telefonische Kontakt brachte ihn bei seinen Nachforschungen ein großes Stück weiter. Durch Vermittlung von Herrn Lauser von den Schlepperfreunden Würzberg erhielt Herr Reiber auch einen schriftlichen Gruß von einem entfernten Verwandten der Elbing-Komnicks, dem Würzberger Bäcker Helmut Komnick.

Über seine Nachforschungen und seine beiden Besuche 2005 und 2006 im französischen Landmaschinen-Museum schrieb Herr Reiber einen interessanten Artikel für die Zeitschrift "Der Schlepperfreund".

Bei dem gelben Komnick-Schlepper handelt es sich um das Modell PS 2, Baubeginn 1926. Es hat 2 Zylinder mit 32 PS und 3617 ccm Hubraum, mit einer Masse je nach Ausrüstung von 2250-3200 kg.



Bild 110: Unter einer dicken Rostschicht ist noch der typische Komnick - Schriftzug und das Firmenemblem, ein stilisiertes Ordensschild im Kreis, zu erkennen.

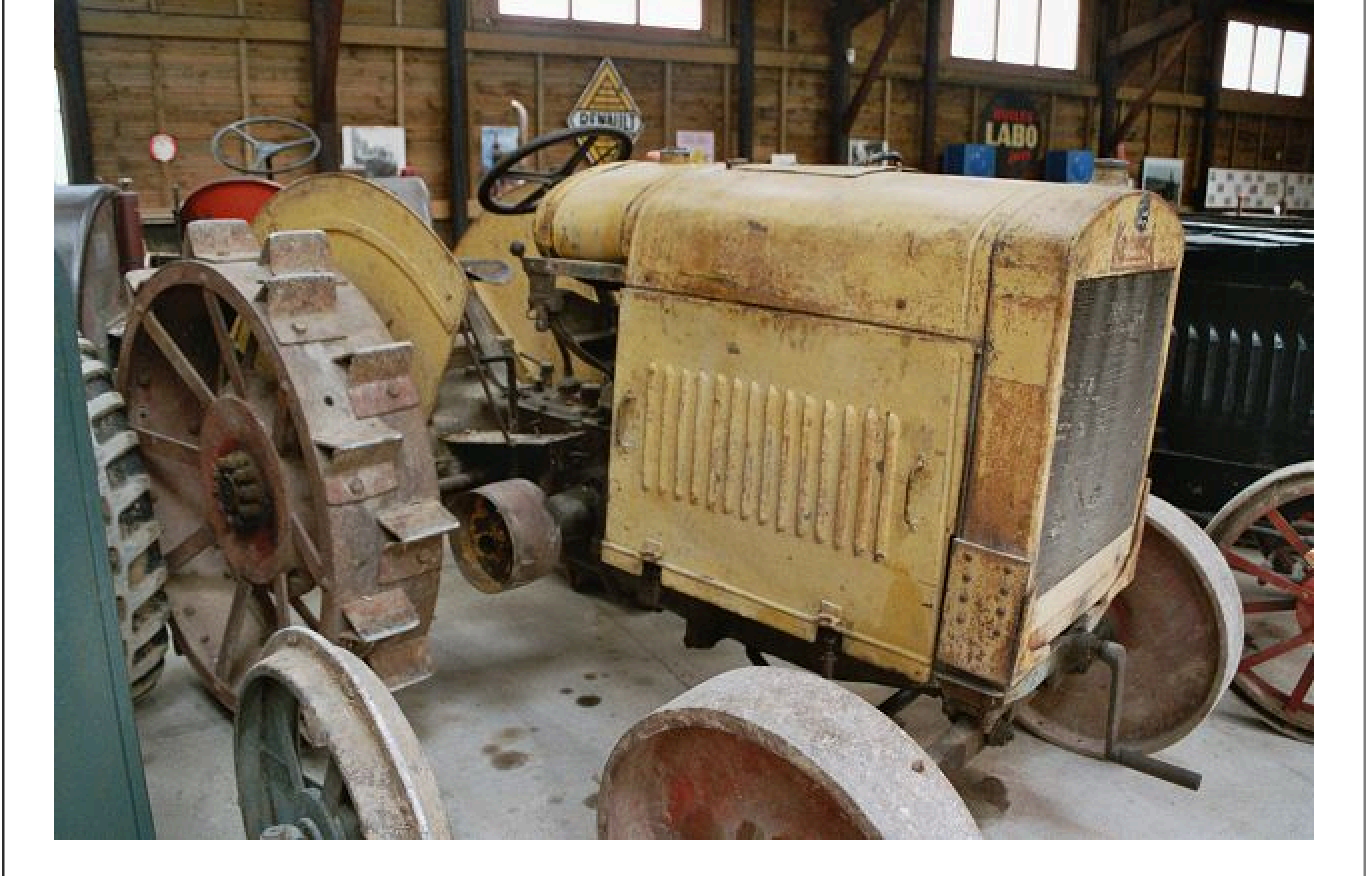


Bild 111: Der gute alte Komnick-Schlepper in der Museumshalle. Ob er wohl noch fährt?



Bild 112: Der gelbe Komnick und andere alte "Veteranen" in der Museumshalle



Bild 113: Beim Museums-Ernte-Fest 2006 kam auch der alte Komnick-Schlepper zum Einsatz.

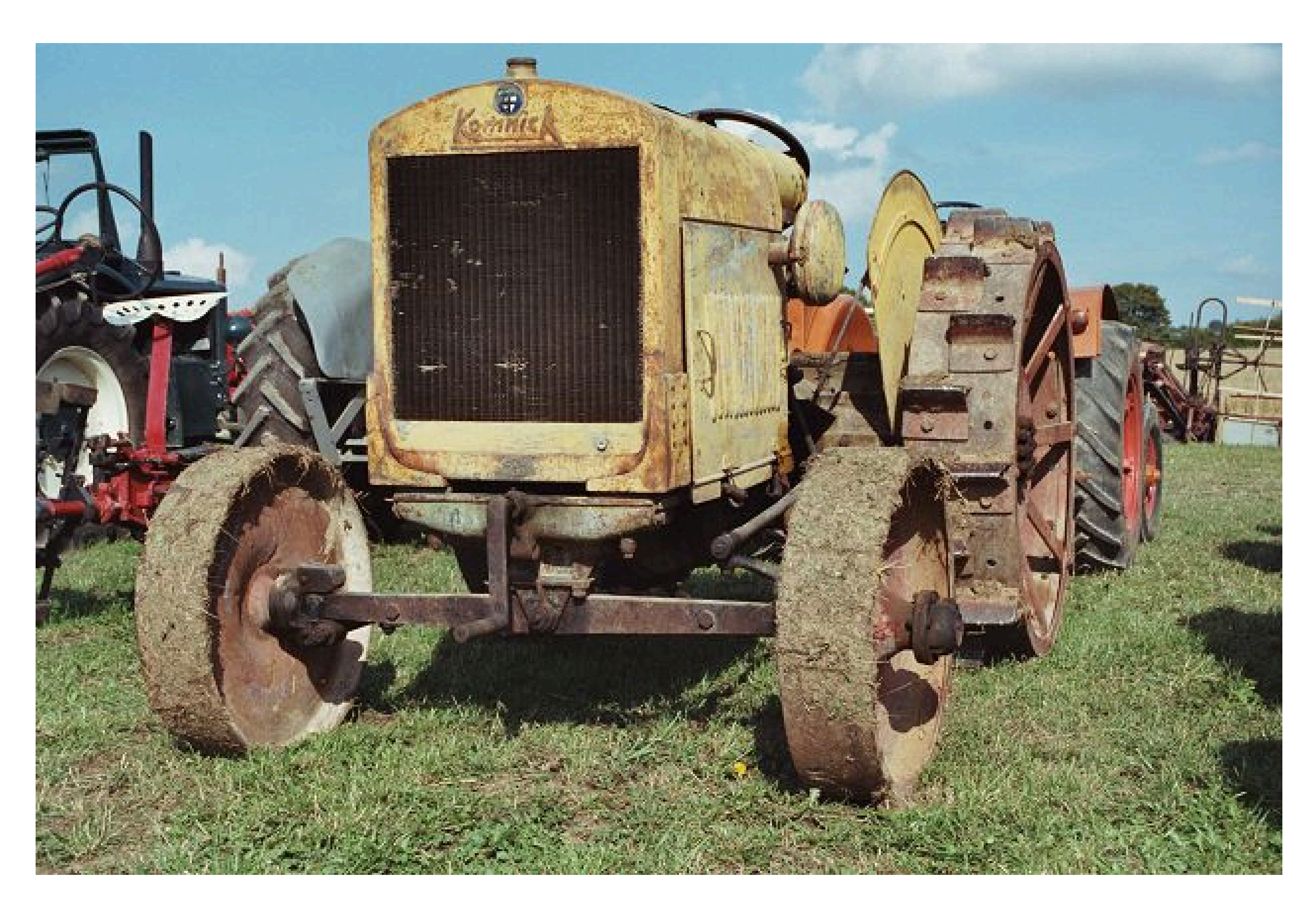


Bild 114



Bild 115: Ein eindrucksvolles Fahrzeug mit robusten Eisenreifen

Bild 116: Auf der Wiese konnte er von allen Seiten besichtigt werden.



Bild 117: Man konnte auch einen Blick auf das Innenleben des robusten Fahrzeugs werfen.

In Neubrandenburg gibt es einen weiteren Komnick-Veteranen, den großen Bruder des Modells PS 2 (2 Zylinder). Es ist ein roter 4-Zylinder PS 2.

Bild 118: Das liebevoll gepflegte Modell aus Neubrandenburg



Bild 119: Der große Bruder des PS 2 mit 4-Zylinder auf einem Schleppertreffen

Bild 120: Der Komnick-Schlepper aus Neubrandenburg mit seinem Besitzer Herrn Jürgen Leffin.

Literaturnachweis:

Automobilfabrik Komnick, Aktiengesellschaft Elbing, Firmenprospekte, 20er Jahre

Elbinger Nachrichten: Uelzen, Januar 1973, Text S. 3-9,

Elbinger Nachrichten, Uelzen, August 1982, Seite 11.

Elbinger Nachrichten, Mai 1999, S. 12+13.

Grosse, Walther: Franz Komnick. Elbinger Hefte Nr. 16, hrsg. von Dr. Fritz Pudor, Essen: West-Verlag 1954, 1 Abb., 42 Seiten, S. 12-15, 18-19, 24, 26-31, 33, 35, 36, 39.

Hesse, Karl-Heinz: Kreuz des Ostens - Die Geschichte der Komnick-Werke (1) in "Historischer Kraftverkehr", 1/96, Febr./März, Köln: Verlag Klaus Rabe, 52 Seiten, S. 32-37.

Hesse, Karl-Heinz: Erfolgreich in die Krise - Die Geschichte der Komnick-Werke (2) in "Historischer Kraftverkehr", 2/96, April/Mai, Köln: Verlag Klaus Rabe, 52 Seiten, S. 38-44.

Köhrer, Erich und Worgitzki, Max: Ostpreußen - Seine Entwicklung und seine Zukunft. Berlin - Charlottenburg 2: Lima-Verlag G.M.B.H., 1922. S. 120, 122 + 123.

Lockemann, Theodor: Elbing, Deutschlands Städtebau, hrsg. vom Magistrat von Elbing, Berlin-Halensee: DARI-Verlag 1926, mit zahlr. Abb., 200 Seiten, S. 138+139.

Passenheim, Ewald: "Als die Autos noch angekurbelt wurden" in den Elbinger Nachrichten, Uelzen, November 1977, S. 19+20.

Preuß, Hans: Der Pangritz Kurier Nr. 3, September 2002, Text S. 28.

Pudor, Carl: Die Stadt Elbing und ihre Umgebung, Reisebücher von Anno dazumal, Elbing: Reprint von 1910, Leer: Verlag Gerhard Rautenberg, 1989.

Pudor, Fritz: Elbinger Briefe Nr. 45, 1994.

Der Schlepperfreund - Zeitschrift für historische Landtechnik, Nr. 63, Februar 2006, hrsg. vom Verein der "Bulldog- u. Schlepperfreunde Württemberg e. V.", 71696 Möglingen, S. 14-17.

Schuch, Hans-Jürgen: Elbing - Aus 750 Jahren Geschichte der Ordens- Hanse- und Industriestadt, Berlin/Bonn: Westkreuz-Verlag 1989 mit zahlr. Abb., 168 Seiten, S. 131-136.

Uffhausen, Dr. Curt, Stadtkämmerer: Elbing, Deutschlands Städtebau, hrsg. v. Magistrat von Elbing, Berlin-Halensee: DARI-Verlag 1929, 2. Auflage, S. 138, Bild 17.

Westpreußen Jahrbuch Nr. 50, hrsg. von Hans-Jürgen Schuch, Münster: Westpreußen Verlag 2000, zahlr. Abb., 224 Seiten, S. 201-211.

Bildnachweis:

Althaus, Joachim: Nr. 19-21.

Automobilfabrik Komnick, Aktiengesellschaft Elbing, Firmenprospekte 20er Jahre: Nr. 70-78.

Automobilist: Moskau 1911: Nr. 22.

Continental - Reifen / Werbebuch: Nr. 23-25.

Elbinger Nachrichten: Uelzen, Januar 1973, Nr. 6, 85, 86, 89-91, 108.

Elbinger Nachrichten, Uelzen, März 1981, Nr. 101.

Elbinger Nachrichten, Uelzen, August 1982, Nr. 95, 98, 104-106.

Elbinger Nachrichten, Uelzen, Oktober 1982, Nr. 96, 107.

Güttler, Ilse, Nr. 14-18.

Historischer Kraftverkehr, 1/96, Febr./März, Köln: Verlag Klaus Rabe, Nr. 2, 12,13, 49-56.

Historischer Kraftverkehr, 2/96, April/Mai, Köln: Verlag Klaus Rabe, Nr. 67-69.

Jubiläumskalender 1937 - "700 Jahre Elbing", Elbing: Verlag Hansa-Buchhandlung Bernhard Mroczkowski, Nr. 100.

Katalog der IV. Internationalen Automobilausstellung in St. Petersburg, 1913, Nr. 37-44.

Kiriletz, Stanislav: Nr. 11, 27-36, 45, 46, 48, 58+59, 80, 83, 93.

Komnick, Franz: Nr. 109.

Komnik, Carsten: Nr. 88.

Lockemann, Theodor: Elbing, Deutschlands Städtebau, hrsg. vom Magistrat von Elbing, Berlin-Halensee: DARI-Verlag 1926, mit zahlr. Abb., 200 Seiten, Nr. 1, 79.

Mühleisen, Christa: Nr. 8, 9, 47, 57, 61+62, 65, 81, 87, 97, 102, 103.

Passenheim, Ewald: "Als die Autos noch angekurbelt wurden" in den Elbinger Nachrichten, Uelzen, November 1977, Nr. 10.

Preuß, Hans: Der Pangritz Kurier Nr. 3, September 2002, Nr. 94.

Pudor, Carl: Die Stadt Elbing und ihre Umgebung, Reisebücher von Anno dazumal, Elbing: Reprint von 1910, Leer: Verlag Gerhard Rautenberg, 1989, Nr. 7.

Reiber, Rudolf Erich: Nr. 113-117.

Der Schlepperfreund - Zeitschrift für historische Landtechnik, Nr. 63, Februar 2006, hrsg. vom Verein der "Bulldog- u. Schlepperfreunde Württemberg e. V.", 71696 Möglingen, Nr. 110-112, 118-120.

Schuch, Hans-Jürgen: Elbing- Aus 750 Jahren Geschichte der Ordens- Hanse- und Industriestadt, Berlin/Bonn: Westkreuz-Verlag 1989 mit zahlr. Abb., 168 Seiten, Nr. 63, 82, 84.

Uffhausen, Dr. Curt, Stadtkämmerer: Elbing, Deutschlands Städtebau, hrsg. v. Magistrat von Elbing, Berlin-Halensee: DARI-Verlag 1929, 2. Auflage, S. 138, Nr. 64.

Westpreußen Jahrbuch Nr. 50, hrsg. von Hans-Jürgen Schuch, Münster: Westpreußen Verlag 2000, zahlr. Abb., 224 Seiten, Nr. 26, 60, 66, 92, 97.

Will, Heinz J.: Nr. 3-5.

Index